Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/4806

25. 02. 76

Sachgebiet 951

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

A. Zielsetzung

Das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ist auf der Internationalen Konferenz der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO), einer Sonderorganisation der UNO, am 20. Oktober 1972 beschlossen und von der Bundesrepublik Deutschland am gleichen Tag unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet worden. Es ersetzt die z. Z. international geltenden Regeln von 1960 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, die als Anlage B Bestandteil des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages von 1960 sind, und regelt weltweit das Verhalten von Schiffen auf der Hohen See und den von Seeschiffen befahrenen Teilen der angrenzenden Hoheitsgewässer.

B. Lösung

Das Übereinkommen soll ratifiziert werden, um die Voraussetzung zu schaffen, daß für die deutsche Schiffahrt international einheitliche Verkehrsvorschriften gelten. Dazu bedarf es der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56, 5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (02221) 363551

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 942 01 — Üb 17/76

Bonn, den 24. Februar 1976

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See mit Begründung.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Übereinkommens in englischer und französischer Sprache, die deutsche Übersetzung sowie eine Denkschrift zum Übereinkommen sind beigefügt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 431. Sitzung am 20. Februar 1976 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Oktober 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in London am 20. Oktober 1972 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß es dem Bundesminister für Verkehr überlassen bleibt, die dem Übereinkommen beigefügten Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See durch Rechtsverordnung auf Grund der Ermächtigung in § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833), zuletzt geändert durch § 13 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 8. August 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2121), innerstaatlich in Kraft zu setzen. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt wird wie folgt geändert:

1. In § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 werden die Worte „die Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Anlage B des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages — Seestraßenordnung —)" durch die Worte „Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See" ersetzt.

2. § 15 Abs. 1 Nr. 4 wird gestrichen.

3. In § 15 Abs. 2 werden die Worte „nach Absatz 1 Nr. 2, 3 und 4" durch die Worte „nach Absatz 1 Nr. 2 und 3" ersetzt.

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt unter Berücksichtigung der Änderungen durch dieses Gesetz neu bekanntzumachen, dabei die Paragraphenfolge zu ändern und Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 5

(1) Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme des Artikels 2 am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Artikel 2 tritt gleichzeitig mit dem Übereinkommen in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel IV für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

I.

Allgemeines

Das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See regelt weltweit das Verhalten von Schiffen auf der Hohen See und den von Seeschiffen befahrenen Teilen der angrenzenden Hoheitsgewässer. Es enthält darüber hinaus Vorschriften über die technischen Anforderungen an Lichter und Signalkörper. Das Übereinkommen ersetzt die z. Z. international geltenden Regeln von 1960 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, die als Anlage B Bestandteil des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages von 1960 sind (Gesetz vom 6. Mai 1965 — Bundesgesetzbl. II S. 465, 742) und die für die Bundesrepublik Deutschland am 1. September 1965 in Kraft getreten sind (Bekanntmachung vom 6. Oktober 1965 — Bundesgesetzbl. II S. 1532).

Der Entwurf des Vertragsgesetzes enthält neben der Zustimmung zu dem Übereinkommen im wesentlichen die notwendigen Änderungen des Gesetzes

über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt — SeeAufgG —, da die Durchführung durch Rechtsverordnung geregelt werden soll.

II.
Zu den einzelnen Artikeln

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Internationalen Regeln sind Bestandteil des Übereinkommens; außerdem haben sie den Charakter unmittelbar anwendungsfähiger Normen. Die übliche Formulierung der Zustimmungsvorschrift („Dem Übereinkommen ... wird zugestimmt.") würde neben der Zustimmung zum Übereinkommen grundsätzlich auch die Umsetzung der Internationalen Regeln in innerstaatliches Recht (Transformation) bewirken, die damit Gesetzesrang erhalten würden. Es ist jedoch aus den in den folgenden Absätzen aufgeführten Gründen zweckmäßig, die Internationalen Regeln gesondert durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Um dies zu ermöglichen, ist die Zustimmungsvorschrift mit der entsprechenden Maßgabe versehen, die insoweit die Transformationswirkung des Vertragsgesetzes einschränkt.

In der vorgesehenen Rechtsverordnung soll die deutsche Übersetzung der Internationalen Regeln zugleich mit den notwendigen Verfahrensregelungen und Bußgeldvorschriften aufgeführt und verbindlich gemacht werden. Diese Zusammenfassung der Verkehrsvorschriften mit den Durchführungs- und Bußgeldbestimmungen in einer Rechtsverordnung wird ihre Anwendung durch die zuständigen Verwaltungsstellen bzw. die Befolgung durch die Schiffahrt wesentlich erleichtern. Die Rechtsverordnung wird gleichzeitig mit dem Übereinkommen in Kraft treten.

Die Ermächtigung zum Erlaß einer Rechtsverordnung ergibt sich aus § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und 4 SeeAufgG, der das Verhalten im Verkehr und technische Anforderungen betrifft. Die Internationalen Regeln sind typische Vorschriften dieser Art, werden also von der Ermächtigung gedeckt. Die zitierte Ermächtigung ermöglicht in diesem Rahmen auch die Inkraftsetzung von völkerrechtlichen Vereinbarungen. Danach wäre an sich die innerstaatliche Durchsetzung des Übereinkommens im ganzen durch Rechtsverordnung denkbar gewesen; dies war jedoch im Hinblick darauf nicht möglich, daß die Übernahme des Übereinkommens bestimmte Gesetzesänderungen erforderlich machte (vgl. den nachfolgenden Artikel 2).

Zu Artikel 2

Die Regeln von 1960 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Anlage B des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages — Bundesgesetzbl. II 1965 S. 465, 742) werden durch die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ersetzt (Artikel IV Abs. 5 des Übereinkommens).

Nummer 1 des Artikels 2 enthält die notwendige redaktionelle Änderung des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SeeAufgG. Der Wortlaut berücksichtigt die Erfahrung, daß die Internationalen Regeln von Zeit zu Zeit neu gefaßt werden.

§ 15 Abs. 1 Nr. 4 SeeAufgG wird gegenstandslos, da die Bußgeldbewehrung auf § 15 Abs. 1 Nr. 2 SeeAufgG gestützt werden kann. Artikel 2 Nr. 2 trägt dem durch Streichung von § 15 Abs. 1 Nr. 4 SeeAufgG Rechnung.

Die Änderung von § 15 Abs. 2 SeeAufgG nach Artikel 2 Nr. 3 folgt wiederum aus der Streichung von § 15 Abs. 1 Nr. 4 SeeAufgG.

Zu Artikel 3

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt ist in den letzten Jahren verschiedentlich geändert worden und daher unübersichtlich geworden. Die neuen Änderungen sollen daher zum Anlaß genommen werden, eine bereinigte Fassung bekanntzumachen.

Zu Artikel 4

Das Übereinkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht den Erfordernissen des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel IV für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Die vom Deutschen Hydrographischen Institut künftig durchzuführende Prüfung der Schallsignalanlagen (Anlage III Nr. 3 der Internationalen Regeln) erfolgt im Rahmen der zugewiesenen Haushaltsmittel und des vorhandenen Personals.

Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer

The Parties to the present Convention,

DESIRING to maintain a high level of safety at sea,

MINDFUL of the need to revise and bring up to date the International Regulations for Preventing Collisions at Sea annexed to the Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1960,

HAVING CONSIDERED those Regulations in the light of developments since they were approved,

HAVE AGREED as follows:

Article I

General Obligations

The Parties to the present Convention undertake to give effect to the Rules and other Annexes constituting the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, (hereinafter referred to as "the Regulations") attached hereto.

Article II

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Convention shall remain open for signature until 1 June 1973 and shall thereafter remain open for accession.

Les Parties à la présente Convention,

DÉSIREUSES de maintenir un niveau élevé de sécurité en mer,

CONSCIENTES de la nécessité de réviser et de mettre à jour les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer annexées à l'Acte final de la Conférence internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

AYANT EXAMINÉ ces Règles à la lumière des faits nouveaux survenus depuis leur approbation,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article I

Obligations générales

Les Parties à la présente Convention s'engagent à donner effet aux Règles et autres Annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (ci-après dénommé «le Règlement»), joint à la présente Convention.

Article II

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature jusqu'au 1er juin 1973 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

(Übersetzung)

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens —

IN DEM WUNSCH, die Sicherheit auf See auf einem hohen Stand zu erhalten,

IN ERKENNTNIS der Notwendigkeit, die der Schlußakte der Internationalen Konferenz von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See als Anlage beigefügten Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See zu revidieren und auf den neuesten Stand zu bringen,

NACH ÜBERPRÜFUNG jener Regeln im Hinblick auf die seit ihrer Billigung eingetretene Entwicklung —

SIND wie folgt ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel I

Allgemeine Verpflichtungen

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens verpflichten sich, den Regeln und sonstigen Anlagen, welche die Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (im folgenden als „Regeln" bezeichnet) bilden und diesem Übereinkommen beigefügt sind, Wirksamkeit zu verleihen.

Artikel II

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 1. Juni 1973 zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf.

2. States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") which shall inform the Governments of States that have signed or acceded to the present Convention of the deposit of each instrument and of the date of its deposit.

2. Les États membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation»). Celle-ci informe les gouvernements des États qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré du dépôt de chaque instrument et de la date de ce dépôt.

(2) Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation sowie Vertragsparteien des Statuts des Internationalen Gerichtshofs können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

a) indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,

b) indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder

c) indem sie ihm beitreten.

(3) Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde bei der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als „Organisation" bezeichnet); diese teilt den Regierungen der Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, die Hinterlegung jeder Urkunde und den Zeitpunkt ihrer Hinterlegung mit.

Article III
Territorial Application

1. The United Nations in cases where they are the administering authority for a territory or any Contracting Party responsible for the international relations of a territory may at any time by notification in writing to the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"), extend the application of this Convention to such a territory.

2. The present Convention shall, upon the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

3. Any notification made in accordance with paragraph 1 of this Article may be withdrawn in respect of any territory mentioned in that notification and the extension of this Convention to that territory shall cease to apply after one year or such longer period as may be specified at the time of the withdrawal.

4. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties of the notification of any extension or withdrawal of any extension communicated under this Article.

Article III
Application territoriale

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante chargée d'assurer les relations internationales d'un territoire peuvent à tout moment étendre l'application de la présente Convention à ce territoire, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

3. Toute notification adressée en application du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à l'égard de l'un quelconque des territoires mentionnés dans cette notification; l'extension de l'application de la présente Convention à ce territoire prend fin à l'expiration d'un délai d'un an ou de tout autre délai plus long spécifié au moment du retrait de la notification.

4. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes de la notification de toute extension ou du retrait de toute extension adressée en vertu du présent article.

Artikel III
Räumlicher Geltungsbereich

(1) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebiets verantwortliche Vertragspartei kann dieses Übereinkommen jederzeit durch eine an den Generalsekretär der Organisation (im folgenden als „Generalsekretär" bezeichnet) gerichtete schriftliche Notifikation auf das betreffende Hoheitsgebiet erstrecken.

(2) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.

(3) Jede nach Absatz 1 übermittelte Notifikation kann in bezug auf ein darin genanntes Hoheitsgebiet zurückgenommen werden; dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres oder eines längeren bei der Zurücknahme angegebenen Zeitabschnitts nicht mehr auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt.

(4) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsparteien von jeder nach diesem Artikel übermittelten Notifikation einer Erstreckung oder ihrer Zurücknahme.

Article IV
Entry into force

1. (a) The present Convention shall enter into force twelve months after the date on which at least 15 States, the aggregate of whose merchant fleets constitutes not less than 65 % by number or by tonnage of the world fleet of vessels of 100 gross tons and over have become Parties to it, whichever is achieved first.

(b) Notwithstanding the provisions in subparagraph (a) of this paragraph, the present Convention shall not enter into force before 1 January 1976.

2. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede to this Convention in accordance with Article II after the conditions prescribed in subparagraph 1 (a) have been met and before the Convention enters into force, shall be on the date of entry into force of the Convention.

3. Entry into force for States which ratify, accept, approve or accede after the date on which this Convention enters into force, shall be on the date of deposit of an instrument in accordance with Article II.

4. After the date of entry into force of an amendment to this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VI, any ratification, acceptance, approval or accession shall apply to the Convention as amended.

5. On the date of entry into force of this Convention, the Regulations replace and abrogate the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960.

6. The Secretary-General shall inform the Governments of States that have signed or acceded to this Convention of the date of its entry into force.

Article IV
Entrée en vigueur

1. a) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins 15 États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 65 pour cent soit en nombre de navires soit en tonnage de la flotte mondiale des navires de 100 tonneaux de jauge brute ou davantage sont devenus parties à cette Convention, celle des deux conditions qui sera remplie la première étant prise en considération.

b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, la présente Convention n'entre pas en vigueur avant le 1er janvier 1976.

2. La date de l'entrée en vigueur pour les États qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent conformément à l'article II après que les conditions prescrites à l'alinéa a) du paragraphe 1 ont été réunies et avant que la Convention n'entre en vigueur, est celle de l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Pour les États qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur à la date du dépôt d'un instrument prévu à l'article II.

4. Après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention, conformément au paragraphe 4 de l'article VI, toute ratification, acceptation, approbation ou adhésion s'applique au texte modifié de la Convention.

5. A la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Règlement remplace et abroge les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer.

6. Le Secrétaire général informe les gouvernements des États qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

Artikel IV
Inkrafttreten

(1) a) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens 15 Staaten, die nach Anzahl oder Raumgehalt mindestens 65 v. H. der Welthandelsflotte von Fahrzeugen mit einem Bruttoraumgehalt von 100 und mehr RT besitzen, Vertragsparteien des Übereinkommens geworden sind, je nachdem, welcher Fall zuerst eintritt.

b) Ungeachtet des Buchstabens a tritt dieses Übereinkommen nicht vor dem 1. Januar 1976 in Kraft.

(2) Dieses Übereinkommen tritt für Staaten, die es gemäß Artikel II vor seinem Inkrafttreten ratifizieren, annehmen, genehmigen oder ihm beitreten, nachdem die Voraussetzungen des Absatzes 1 Buchstabe a erfüllt sind, am Tag seines Inkrafttretens in Kraft.

(3) Für Staaten, die dieses Übereinkommen nach seinem Inkrafttreten ratifizieren, annehmen, genehmigen oder ihm beitreten, tritt es am Tag der Hinterlegung einer Urkunde gemäß Artikel II in Kraft.

(4) Nach dem Tag des Inkrafttretens einer Änderung dieses Übereinkommens gemäß Artikel VI Absatz 4 gilt jede Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder jeder Beitritt für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

(5) Am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens ersetzen die Regeln die Internationalen Regeln von 1960 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See und setzen diese außer Kraft.

(6) Der Generalsekretär teilt den Regierungen der Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, den Tag seines Inkrafttretens mit.

Article V
Revision Conference

1. A Conference for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting Parties for the purpose of revising this Convention or the Regulations or both at the request of not less than one-third of the Contracting Parties.

Article V
Conférence chargée de la révision des textes

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

2. A la demande du tiers au moins des Parties contractantes, l'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes ayant pour objet de réviser la présente Convention, ou le Règlement, ou la Convention et le Règlement.

Artikel V
Revisionskonferenz

(1) Die Organisation kann eine Konferenz zur Revision dieses Übereinkommens oder der Regeln oder beider einberufen.

(2) Die Organisation hat eine Konferenz der Vertragsparteien zur Revision dieses Übereinkommens oder der Regeln oder beider einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsparteien dies beantragt.

Article VI

Amendments to the Regulations

1. Any amendment to the Regulations proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Contracting Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate when the amendment is considered by the Assembly.

3. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

4. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Assembly at the time of its adoption, unless by a prior date determined by the Assembly at the same time, more than one-third of the Contracting Parties notify the Organization of their objection to the amendment. Determination by the Assembly of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting.

5. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers.

6. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this Article and the date on which any amendment enters into force.

Article VI

Amendements au Règlement

1. Tout amendement au Règlement proposé par une Partie contractante est examiné au sein de l'Organisation à la demande de cette Partie.

2. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à toutes les Parties contractantes et à tous les Membres de l'Organisation six mois au moins avant d'être examiné par l'Assemblée de l'Organisation. Toute Partie contractante qui n'est pas membre de l'Organisation a droit à participer à l'examen de l'amendement par l'Assemblée.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes pour approbation.

4. Cet amendement entre en vigueur à une date qui est fixée par l'Assemblée au moment de son adoption, sauf si, à une date antérieure fixée par l'Assemblée au moment de l'adoption, plus d'un tiers des Parties contractantes ont notifié à l'Organisation leur objection à l'amendement. La décision de l'Assemblée relative aux dates mentionnées dans le présent paragraphe est prise à la majorité des deux tiers des Membres présents et votants.

5. Lorsqu'il entre en vigueur, tout amendement remplace et rend caduque, pour toutes les Parties contractantes qui n'ont pas élevé d'objection à cet amendement, toute disposition antérieure à laquelle il s'applique.

6. Le Secrétaire général informe toutes les Parties contractantes et tous les Membres de l'Organisation de toute demande et de toute communication reçues en application du présent article ainsi que de la date d'entrée en vigueur de tout amendement.

Artikel VI

Änderungen der Regeln

(1) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung durch die Organisation geprüft.

(2) Nimmt der Schiffssicherheitsausschuß der Organisation die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder an, so wird die Änderung allen Vertragsparteien und allen Mitgliedern der Organisation mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt mitgeteilt, zu dem sie von der Versammlung der Organisation geprüft wird. Jede Vertragspartei, die nicht Mitglied der Organisation ist, hat das Recht, an der Beratung der Änderung durch die Versammlung teilzunehmen.

(3) Nimmt die Versammlung die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder an, so wird die Änderung vom Generalsekretär allen Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.

(4) Die Änderung tritt an dem Tag in Kraft, den die Versammlung bei der Beschlußfassung bestimmt, sofern nicht zu einem von der Versammlung gleichzeitig bestimmten früheren Zeitpunkt mehr als ein Drittel der Vertragsparteien bei der Organisation Einspruch gegen die Änderung erhebt. Die in diesem Absatz genannten Zeitpunkte werden von der Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder bestimmt.

(5) Mit dem Inkrafttreten einer Änderung wird für alle Vertragsparteien, die keinen Einspruch gegen die Änderung erhoben haben, die frühere Vorschrift, auf die sich die Änderung bezieht, ersetzt und aufgehoben.

(6) Der Generalsekretär unterrichtet alle Vertragsparteien und Mitglieder der Organisation von jedem Antrag und jeder Mitteilung nach diesem Artikel sowie vom Tag des Inkrafttretens jeder Änderung.

Article VII

Denunciation

1. The present Convention may be denounced by a Contracting Party at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization. The Secretary-General shall inform all other Contracting Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

Article VII

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par une Partie contractante à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation. Le Secrétaire général informe toutes les autres Parties contractantes de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date de son dépôt.

Artikel VII

Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.

(2) Die Kündigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde bei der Organisation. Der Generalsekretär unterrichtet alle anderen Vertragsparteien vom Eingang der Kündigungsurkunde sowie vom Tag ihrer Hinterlegung.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument, after its deposit.

Article VIII

Deposit and Registration

1. The present Convention and the Regulations shall be deposited with the Organization, and the Secretary-General shall transmit certified true copies thereof to all Governments of States that have signed this Convention or acceded to it.

2. When the present Convention enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages

The present Convention is established, together with the Regulations, in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at London this twentieth day of October one thousand nine hundred and seventy-two.

3. Une dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument, ou à l'expiration de tout autre délai plus long spécifié dans l'instrument.

Article VIII

Dépôt et enregistrement

1. La présente Convention et le Règlement sont déposés auprès de l'Organisation et le Secrétaire général en transmet des copies certifiées conformes à tous les gouvernements des États qui ont signé la présente Convention, ou y ont adhéré.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article IX

Langues

La présente Convention et le Règlement sont établis en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce vingt octobre mil neuf cent soixante-douze.

(3) Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Urkunde hinterlegt wird, oder nach Ablauf eines längeren, in der Urkunde bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Artikel VIII

Hinterlegung und Registrierung

(1) Dieses Übereinkommen und die Regeln werden bei der Organisation hinterlegt; der Generalsekretär übermittelt den Regierungen aller Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

(2) Sobald dieses Übereinkommen in Kraft tritt, übermittelt der Generalsekretär dem Sekretariat der Vereinten Nationen den Wortlaut zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Artikel IX

Sprachen

Dieses Übereinkommen und die Regeln sind in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen in russischer und spanischer Sprache werden angefertigt und mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu London am 20. Oktober 1972.

Internationale Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972

Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer

Part A
General

Rule 1
Application

(a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

(b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbours, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

(c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light or signal authorized elsewhere under these Rules.

(d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

(e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range

Partie A
Généralités

Règle 1
Champ d'application

a) Les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes Règles.

c) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position ou signaux lumineux à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu ou signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes Règles.

e) Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en

Teil A
Allgemeines

Regel 1
Anwendung

a) Diese Regeln gelten für alle Fahrzeuge auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern.

b) Diese Regeln berühren nicht die von einer zuständigen Behörde erlassenen Sondervorschriften für Reeden, Häfen, Flüsse, Seen oder Binnengewässer, die mit der Hohen See zusammenhängen und von Seeschiffen befahrbar sind. Solche Sondervorschriften müssen mit diesen Regeln soweit wie möglich übereinstimmen.

c) Diese Regeln berühren nicht die von der Regierung eines Staates erlassenen Sondervorschriften über zusätzliche Positions- oder Signallichter oder Schallsignale für Kriegsschiffe und Fahrzeuge im Geleit oder über zusätzliche Positions- oder Signallichter für fischende Fahrzeuge in einer Fangflotte. Diese zusätzlichen Positions- oder Signallichter oder Schallsignale müssen nach Möglichkeit so beschaffen sein, daß sie nicht mit einem anderen, nach diesen Regeln zulässigen Licht oder Signal verwechselt werden können.

d) Die Organisation kann für die Zwecke dieser Regeln Verkehrstrennungsgebiete festlegen.

e) In allen Fällen, in denen eine Regierung feststellt, daß ein Fahrzeug besonderer Bauart oder Verwendung eine Regel über Anzahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern sowie über

or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, without interfering with the special function of the vessel, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect to that vessel.

ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, sans gêner les fonctions spéciales du navire, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes Règles.

Anordnung und Eigenschaften von Schallsignalanlagen nicht in vollem Umfang befolgen kann, ohne die besondere Verwendbarkeit des Fahrzeugs zu beeinträchtigen, muß das Fahrzeug diejenigen sonstigen Bestimmungen über Anzahl, Anbringung, Tragweite oder Sichtbereich von Lichtern oder Signalkörpern sowie über die Anordnung und Eigenschaften von Schallsignalanlagen befolgen, die nach Auffassung der betreffenden Regierung diesen Regeln am nächsten kommen.

Rule 2

Responsibility

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Règle 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat.

Regel 2

Verantwortlichkeit

a) Diese Regeln befreien ein Fahrzeug, dessen Eigentümer, Kapitän oder Besatzung nicht von den Folgen, die durch unzureichende Einhaltung dieser Regeln oder unzureichende sonstige Vorsichtsmaßnahmen entstehen, welche allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern.

b) Bei der Auslegung und Befolgung dieser Regeln sind stets alle Gefahren der Schiffahrt und des Zusammenstoßes sowie alle besonderen Umstände einschließlich Behinderungen der betroffenen Fahrzeuge gebührend zu berücksichtigen, die zum Abwenden unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von diesen Regeln erfordern.

Rule 3

General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

(a) The word "vessel" includes every description of water craft, including non-displacement craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

(b) The term "power-driven vessel" means any vessel propelled by machinery.

(c) The term "sailing vessel" means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

(d) The term "vessel engaged in fishing" means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trol-

Règle 3

Définitions générales

Aux fins des présentes Règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte:

a) Le terme «navire» désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

b) L'expression «navire à propulsion mécanique» désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression «navire à voile» désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression «navire en train de pêcher» désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires

Regel 3

Allgemeine Begriffsbestimmungen

Soweit sich aus dem Zusammenhang nicht etwas anderes ergibt, gilt für diese Regeln folgendes:

a) Der Ausdruck „Fahrzeug" umfaßt alle Wasserfahrzeuge einschließlich nicht wasserverdrängender Fahrzeuge und Wasserflugzeuge, die als Beförderungsmittel auf dem Wasser verwendet werden oder verwendet werden können.

b) Der Ausdruck „Maschinenfahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb.

c) Der Ausdruck „Segelfahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug unter Segel, dessen Maschinenantrieb, falls vorhanden, nicht benutzt wird.

d) Der Ausdruck „fischendes Fahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug, das mit Netzen, Leinen, Schleppnetzen oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit einschränken, jedoch nicht ein Fahr-

ling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

(e) The word "seaplane" includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

(f) The term "vessel not under command" means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

(g) The term "vessel restricted in her ability to manoeuvre" means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and therefore is unable to keep out of the way of another vessel.

The following vessels shall be regarded as vessels restricted in their ability to manoeuvre:

(i) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

(ii) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

(iii) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

(iv) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

(v) a vessel engaged in minesweeping operations;

(vi) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

(h) The term "vessel constrained by her draught" means a power-driven vessel which because of her draught in relation to the available depth of water is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

(i) The term "underway" means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

(j) The words "length" and "breadth" of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

e) Le terme «hydravion» désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

f) L'expression «navire qui n'est pas maître de sa manœuvre» désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes Règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression «navire à capacité de manœuvre restreinte» désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes Règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Les navires suivants doivent être considérés comme navires à capacité de manœuvre restreinte:

i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins, ou d'en assurer l'entretien;

ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;

iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;

iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;

v) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage de mines;

vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui, par sa nature, permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.

h) L'expression «navire handicapé par son tirant d'eau» désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur de l'eau disponible, peut difficilement modifier sa route.

i) L'expression «faisant route» s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

j) Les termes «longueur» et «largeur» d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

zeug, das mit Schleppangeln oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit nicht einschränken.

e) Der Ausdruck „Wasserflugzeug" bezeichnet ein zum Manövrieren auf dem Wasser eingerichtetes Luftfahrzeug.

f) Der Ausdruck „manövrierunfähiges Fahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug, das wegen außergewöhnlicher Umstände nicht so manövrieren kann, wie es diese Regeln vorschreiben, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

g) Der Ausdruck „manövrierbehindertes Fahrzeug" bezeichnet ein Fahrzeug, das durch die Art seines Einsatzes behindert ist, so zu manövrieren, wie es diese Regeln vorschreiben, und daher einem anderen Fahrzeug nicht ausweichen kann.

Folgende Fahrzeuge sind als manövrierbehinderte Fahrzeuge anzusehen:

i) Ein Fahrzeug, das ein Seezeichen, Unterwasserkabel oder eine Rohrleitung auslegt, versorgt oder aufnimmt;

ii) ein Fahrzeug, das baggert, Forschungs- oder Vermessungsarbeiten oder Unterwasserarbeiten ausführt;

iii) ein Fahrzeug in Fahrt, das Versorgungsmanöver ausführt oder mit der Übergabe von Personen, Ausrüstung oder Ladung beschäftigt ist;

iv) ein Fahrzeug, auf dem Luftfahrzeuge starten oder landen;

v) ein Fahrzeug beim Minensuchen;

vi) ein Fahrzeug während eines Schleppvorgangs, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen.

h) Der Ausdruck „tiefgangbehindertes Fahrzeug" bezeichnet ein Maschinenfahrzeug, das durch seinen Tiefgang im Verhältnis zu der vorhandenen Wassertiefe erheblich behindert ist, von seinem zu verfolgenden Kurs abzuweichen.

i) Der Ausdruck „in Fahrt" bedeutet, daß ein Fahrzeug weder vor Anker liegt noch an Land festgemacht ist noch auf Grund sitzt.

j) Die Ausdrücke „Länge" und „Breite" eines Fahrzeugs bedeuten die Länge über alles und die größte Breite.

(k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

(l) The term "restricted visibility" means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

l) L'expression «visibilité réduite» désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

k) Fahrzeuge gelten nur dann als einander in Sicht befindlich, wenn jedes vom anderen optisch wahrgenommen werden kann.

l) Der Ausdruck „verminderte Sicht" bezeichnet jeden Zustand, bei dem die Sicht durch Nebel, dickes Wetter, Schneefall, heftige Regengüsse, Sandstürme oder ähnliche Ursachen eingeschränkt ist.

Part B
Steering and Sailing Rules

Section I

Conduct of vessels in any condition of visibility

Rule 4
Application

Rules in this Section apply in any condition of visibility.

Rule 5
Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

Rule 6
Safe speed

Every vessel shall at all times proceed at a safe speed so that she can take proper and effective action to avoid collision and be stopped within a distance appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

In determining a safe speed the following factors shall be among those taken into account:

(a) By all vessels:
- (i) the state of visibility;
- (ii) the traffic density including concentrations of fishing vessels or any other vessels;
- (iii) the manoeuvrability of the vessel with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;

Partie B
Règles de barre et de route

Section I

Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité

Règle 4
Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

Règle 5
Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

Règle 6
Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité:

a) Par tous les navires:
- i) la visibilité;
- ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
- iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;

Teil B
Ausweich- und Fahrregeln

Abschnitt I

Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen

Regel 4
Anwendung

Die Regeln dieses Abschnitts gelten bei allen Sichtverhältnissen.

Regel 5
Ausguck

Jedes Fahrzeug muß jederzeit durch Sehen und Hören sowie durch jedes andere verfügbare Mittel, das den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht, gehörigen Ausguck halten, der einen vollständigen Überblick über die Lage und die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Regel 6
Sichere Geschwindigkeit

Jedes Fahrzeug muß jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, so daß es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, und innerhalb einer Entfernung zum Stehen gebracht werden kann, die den gegebenen Umständen und Bedingungen entspricht.

Zur Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit müssen unter anderem folgende Umstände berücksichtigt werden:

a) Von allen Fahrzeugen:
- i) die Sichtverhältnisse;
- ii) die Verkehrsdichte einschließlich Ansammlungen von Fischerei- oder sonstigen Fahrzeugen;
- iii) die Manövrierfähigkeit des Fahrzeugs unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecke und der Dreheigenschaften unter den gegebenen Bedingungen;

(iv) at night the presence of background light such as from shore lights or from back scatter of her own lights;

(v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;

(vi) the draught in relation to the available depth of water.

(b) Additionally, by vessels with operational radar:

(i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment;

(ii) any constraints imposed by the radar range scale in use;

(iii) the effect on radar detection of the sea state, weather and other sources of interference;

(iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range;

(v) the number, location and movement of vessels detected by radar;

(vi) the more exact assessment of the visibility that may be possible when radar is used to determine the range of vessels or other objects in the vicinity.

iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;

v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;

vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b) De plus, par les navires qui utilisent un radar:

i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;

ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;

iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;

iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottante peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;

v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;

vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

iv) bei Nacht eine Hintergrundhelligkeit, z. B. durch Lichter an Land oder eine Rückstrahlung der eigenen Lichter;

v) die Wind-, Seegangs- und Strömungsverhältnisse sowie die Nähe von Schiffahrtsgefahren;

vi) der Tiefgang im Verhältnis zur vorhandenen Wassertiefe.

b) Zusätzlich von Fahrzeugen mit betriebsfähigem Radar:

i) die Eigenschaften, die Wirksamkeit und die Leistungsgrenzen der Radaranlagen;

ii) jede Einschränkung, die sich aus dem eingeschalteten Entfernungsbereich des Radars ergibt;

iii) der Einfluß von Seegang, Wetter und anderen Störquellen auf die Radaranzeige;

iv) die Möglichkeit, daß kleine Fahrzeuge, Eis und andere schwimmende Gegenstände durch Radar nicht innerhalb einer ausreichenden Entfernung geortet werden;

v) die Anzahl, die Lage und die Bewegung der vom Radar georteten Fahrzeuge;

vi) die genauere Feststellung der Sichtweite, die der Gebrauch des Radars durch Entfernungsmessung in der Nähe von Fahrzeugen oder anderen Gegenständen ermöglicht.

Rule 7

Risk of Collision

(a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

Règle 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes:

Regel 7

Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes

a) Jedes Fahrzeug muß mit allen verfügbaren Mitteln entsprechend den gegebenen Umständen und Bedingungen feststellen, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Im Zweifelsfall ist diese Möglichkeit anzunehmen.

b) Um eine frühzeitige Warnung vor der Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes zu erhalten, muß eine vorhandene und betriebsfähige Radaranlage gehörig gebraucht werden, und zwar einschließlich der Anwendung der großen Entfernungsbereiche, des Plottens oder eines gleichwertig systematischen Verfahrens zur Überwachung georteter Objekte.

c) Folgerungen aus unzulänglichen Informationen, insbesondere aus unzulänglichen Radarinformationen, müssen unterbleiben.

d) Bei der Feststellung, ob die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muß unter anderem folgendes berücksichtigt werden:

(i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

(ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;

ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

i) Eine solche Möglichkeit ist anzunehmen, wenn die Kompaßpeilung eines sich nähernden Fahrzeugs sich nicht merklich ändert;

ii) eine solche Möglichkeit kann manchmal auch bestehen, wenn die Peilung sich merklich ändert, insbesondere bei der Annäherung an ein sehr großes Fahrzeug, an einen Schleppzug oder an ein Fahrzeug nahebei.

Rule 8

Action to avoid collision

(a) Any action taken to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more time to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

Règle 8

Manœuvres pour éviter les abordages

a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

Regel 8

Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen

a) Jedes Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muß, wenn es die Umstände zulassen, entschlossen, rechtzeitig und so ausgeführt werden, wie gute Seemannschaft es erfordert.

b) Jede Änderung des Kurses und/oder der Geschwindigkeit zur Vermeidung eines Zusammenstoßes muß, wenn es die Umstände zulassen, so groß sein, daß ein anderes Fahrzeug optisch oder durch Radar sie schnell erkennen kann; aufeinanderfolgende kleine Änderungen des Kurses und/oder der Geschwindigkeit sollen vermieden werden.

c) Ist genügend Seeraum vorhanden, so kann eine Kursänderung allein die wirksamste Maßnahme zum Meiden des Nahbereichs sein, vorausgesetzt, daß sie rechtzeitig vorgenommen wird, durchgreifend ist und nicht in einen anderen Nahbereich führt.

d) Ein Manöver zur Vermeidung eines Zusammenstoßes mit einem anderen Fahrzeug muß zu einem sicheren Passierabstand führen. Die Wirksamkeit des Manövers muß sorgfältig überprüft werden, bis das andere Fahrzeug endgültig vorbei und klar ist.

e) Um einen Zusammenstoß zu vermeiden oder mehr Zeit zur Beurteilung der Lage zu gewinnen, muß ein Fahrzeug erforderlichenfalls seine Fahrt mindern oder durch Stoppen oder Rückwärtsgehen jegliche Fahrt wegnehmen.

Rule 9

Narrow channels

(a) A vessel proceeding along the course of a narrow channel or fairway shall keep as near to the outer limit of the channel or fairway which lies on her starboard side as is safe and practicable.

(b) A vessel of less than 20 m in length or a sailing vessel shall not

Règle 9

Chenaux étroits

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile

Regel 9

Enge Fahrwasser

a) Ein Fahrzeug, das der Richtung eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne folgt, muß sich so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers oder der Fahrrinne an seiner Steuerbordseite halten, wie dies ohne Gefahr möglich ist.

b) Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahr-

impede the passage of a vessel which can safely navigate only within a narrow channel or fairway.

(c) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any other vessel navigating within a narrow channel or fairway.

(d) A vessel shall not cross a narrow channel or fairway if such crossing impedes the passage of a vessel which can safely navigate only within such channel or fairway. The latter vessel may use the sound signal prescribed in Rule 34 (d) if in doubt as to the intention of the crossing vessel.

(e) (i) In a narrow channel or fairway when overtaking can take place only if the vessel to be overtaken has to take action to permit safe passing, the vessel intending to overtake shall indicate her intention by sounding the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (i). The vessel to be overtaken shall, if in agreement, sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (c) (ii) and take steps to permit safe passing. If in doubt she may sound the signals prescribed in Rule 34 (d).

(ii) This Rule does not relieve the overtaking vessel of her obligation under Rule 13.

(f) A vessel nearing a bend or an area of a narrow channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall navigate with particular alertness and caution and shall sound the appropriate signal prescribed in Rule 34 (e).

(g) Any vessel shall, if the circumstances of the case admit, avoid anchoring in a narrow channel.

Rule 10

Traffic separation schemes

(a) This Rule applies to traffic separation schemes adopted by the Organization.

(b) A vessel using a traffic separation scheme shall:

(i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;

(ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone;

ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c) i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c) ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d);

ii) la présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Règle 10

Dispositifs de séparation du trafic

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation.

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent:

i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;

ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;

zeug darf nicht die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindern, das nur innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne sicher fahren kann.

c) Ein fischendes Fahrzeug darf nicht die Durchfahrt eines anderen Fahrzeugs behindern, das innerhalb eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne fährt.

d) Ein Fahrzeug darf ein enges Fahrwasser oder eine Fahrrinne nicht queren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Das letztere Fahrzeug darf das in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebene Schallsignal geben, wenn es über die Absichten des querenden Fahrzeugs im Zweifel ist.

e) i) Kann in einem engen Fahrwasser oder in einer Fahrrinne nur dann sicher überholt werden, wenn das zu überholende Fahrzeug mitwirkt, so muß das überholende Fahrzeug seine Absicht durch das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer i anzeigen. Ist das zu überholende Fahrzeug einverstanden, so muß es das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe c Ziffer ii geben und Maßnahmen für ein sicheres Passieren treffen. Im Zweifelsfall darf es die in Regel 34 Buchstabe d vorgeschriebenen Signale geben.

ii) Diese Regel befreit das überholende Fahrzeug nicht von seiner Verpflichtung nach Regel 13.

f) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines engen Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein dazwischen liegendes Sichthindernis verdeckt sein können, muß mit besonderer Aufmerksamkeit und Vorsicht fahren und das entsprechende Signal nach Regel 34 Buchstabe e geben.

g) Jedes Fahrzeug muß, wenn es die Umstände zulassen, das Ankern in einem engen Fahrwasser vermeiden.

Regel 10

Verkehrstrennungsgebiete

a) Diese Regel gilt in Verkehrstrennungsgebieten, die von der Organisation festgelegt worden sind.

b) Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet benutzt, muß

i) auf dem entsprechenden Einbahnweg in der allgemeinen Verkehrsrichtung dieses Weges fahren;

ii) sich so weit wie möglich von der Trennlinie oder der Trennzone klar halten;

(iii) normally join or leave a traffic lane at the termination of the lane, but when joining or leaving from the side shall do so at as small an angle to the general direction of traffic flow as practicable.

(c) A vessel shall so far as practicable avoid crossing traffic lanes, but if obliged to do so shall cross as nearly as practicable at right angles to the general direction of traffic flow.

(d) Inshore traffic zones shall not normally be used by through traffic which can safely use the appropriate traffic lane within the adjacent traffic separation scheme.

(e) A vessel, other than a crossing vessel, shall not normally enter a separation zone or cross a separation line except:

(i) in cases of emergency to avoid immediate danger;

(ii) to engage in fishing within a separation zone.

(f) A vessel navigating in areas near the terminations of traffic separation schemes shall do so with particular caution.

(g) A vessel shall so far as practicable avoid anchoring in a traffic separation scheme or in areas near its terminations.

(h) A vessel not using a traffic separation scheme shall avoid it by as wide a margin as is practicable.

(i) A vessel engaged in fishing shall not impede the passage of any vessel following a traffic lane.

(j) A vessel less than 20 metres in length or a sailing vessel shall not impede the safe passage of a power-driven vessel following a traffic lane.

iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent autant que possible le faire perpendiculairement à la direction générale du trafic.

d) Les zones de navigation côtières ne doivent pas normalement être utilisées par le trafic direct, qui peut en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic.

e) Les navires qui ne coupent pas un dispositif ne doivent normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf:

i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat;

ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

iii) in der Regel an den Enden des Einbahnwegs ein- oder auslaufen; wenn es jedoch von der Seite ein- oder ausläuft, muß dies in einem möglichst kleinen Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

c) Ein Fahrzeug muß soweit wie möglich das Queren von Einbahnwegen vermeiden; ist es jedoch zum Queren gezwungen, so muß dies möglichst im rechten Winkel zur allgemeinen Verkehrsrichtung erfolgen.

d) Küstenverkehrszonen dürfen vom Durchgangsverkehr, der den entsprechenden Einbahnweg des angrenzenden Verkehrstrennungsgebiets sicher befahren kann, in der Regel nicht benutzt werden.

e) Außer beim Queren darf ein Fahrzeug in der Regel nicht in eine Trennzone einlaufen oder eine Trennlinie überfahren, ausgenommen

i) in Notfällen zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr;

ii) zum Fischen innerhalb einer Trennzone.

f) Im Bereich des Zu- und Abgangs der Verkehrstrennungsgebiete muß ein Fahrzeug mit besonderer Vorsicht fahren.

g) Ein Fahrzeug muß das Ankern innerhalb eines Verkehrstrennungsgebiets oder im Bereich des Zu- und Abgangs soweit wie möglich vermeiden.

h) Ein Fahrzeug, das ein Verkehrstrennungsgebiet nicht benutzt, muß von diesem einen möglichst großen Abstand halten.

i) Ein fischendes Fahrzeug darf die Durchfahrt eines Fahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.

j) Ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge oder ein Segelfahrzeug darf die sichere Durchfahrt eines Maschinenfahrzeugs auf dem Einbahnweg nicht behindern.

Section II
Conduct of vessels in sight of one another

Rule 11
Application

Rules in this Section apply to vessels in sight of one another.

Section II
Conduite des navires en vue les uns des autres

Règle 11
Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

Abschnitt II
Verhalten von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben

Regel 11
Anwendung

Die Regeln dieses Abschnitts gelten für Fahrzeuge, die einander in Sicht haben.

Rule 12

Sailing vessels

(a) When two sailing vessels are approaching one another, so as to involve risk of collision, one of them shall keep out of the way of the other as follows:

(i) when each has the wind on a different side, the vessel which has the wind on the port side shall keep out of the way of the other;

(ii) when both have the wind on the same side, the vessel which is to windward shall keep out of the way of the vessel which is to leeward;

(iii) if a vessel with the wind on the port side sees a vessel to windward and cannot determine with certainty whether the other vessel has the wind on the port or on the starboard side, she shall keep out of the way of the other.

(b) For the purposes of this Rule the windward side shall be deemed to be the side opposite to that on which the mainsail is carried or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to that on which the largest fore-and-aft sail is carried.

Règle 12

Navires à voile

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit:

i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Regel 12

Segelfahrzeuge

a) Wenn zwei Segelfahrzeuge sich einander so nähern, daß die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muß das eine dem anderen wie folgt ausweichen:

i) Wenn sie den Wind nicht von derselben Seite haben, muß das Fahrzeug, das den Wind von Backbord hat, dem anderen ausweichen;

ii) wenn sie den Wind von derselben Seite haben, muß das luvwärtige Fahrzeug dem leewärtigen ausweichen;

iii) wenn ein Fahrzeug mit Wind von Backbord ein Fahrzeug in Luv sichtet und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das andere Fahrzeug den Wind von Backbord oder von Steuerbord hat, muß es dem anderen ausweichen.

b) Im Sinne dieser Regel ist die Luvseite diejenige Seite, die dem gesetzten Großsegel gegenüber liegt, auf Rahseglern diejenige Seite, die dem größten gesetzten Schratsegel gegenüberliegt.

Rule 13

Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of this Section any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

Règle 13

Navire qui en rattrape un autre

a) Nonobstant toute disposition des règles de la présente section, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

Regel 13

Überholen

a) Ungeachtet der Regeln dieses Abschnitts muß jedes Fahrzeug beim Überholen dem anderen ausweichen.

b) Ein Fahrzeug gilt als überholendes Fahrzeug, wenn es sich einem anderen aus einer Richtung von mehr als 22,5 Grad achterlicher als querab nähert und daher gegenüber dem zu überholenden Fahrzeug so steht, daß es bei Nacht nur dessen Hecklicht, aber keines der Seitenlichter sehen könnte.

c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob es ein anderes überholt, so muß es dies annehmen und entsprechend handeln.

d) Durch eine spätere Änderung der Peilung wird das überholende Fahrzeug weder zu einem kreuzenden im Sinne dieser Regeln noch wird es von der Verpflichtung entbunden, dem anderen Fahrzeug auszuweichen, bis es dieses klar passiert hat.

Rule 14

"Head-on situation"

(a) When two power-driven vessels are meeting on reciprocal or nearly reciprocal courses so as to involve risk of collision each shall alter her course to starboard so that each shall pass on the port side of the other.

(b) Such a situation shall be deemed to exist when a vessel sees the other ahead or nearly ahead and by night she could see the masthead lights of the other in a line or nearly in a line and/or both sidelights and by day she observes the corresponding aspect of the other vessel.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether such a situation exists she shall assume that it does exist and act accordingly.

Règle 14

Navires qui font des routes directement opposées

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

Regel 14

Entgegengesetzte Kurse

a) Wenn zwei Maschinenfahrzeuge auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen sich einander so nähern, daß die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord so ändern, daß sie einander an Backbordseite passieren.

b) Eine solche Lage muß angenommen werden, wenn ein Fahrzeug das andere recht voraus oder fast recht voraus sieht, bei Nacht die Topplichter des anderen in Linie oder fast in Linie und/oder beide Seitenlichter sieht und am Tage das andere Fahrzeug dementsprechend ausmacht.

c) Kann ein Fahrzeug nicht sicher erkennen, ob eine solche Lage besteht, so muß es von dieser ausgehen und entsprechend handeln.

Rule 15

"Crossing Situation"

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

Règle 15

Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Regel 15

Kreuzende Kurse

Wenn die Kurse zweier Maschinenfahrzeuge einander so kreuzen, daß die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muß dasjenige ausweichen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat; wenn die Umstände es zulassen, muß es vermeiden, den Bug des anderen Fahrzeugs zu kreuzen.

Rule 16

Action by "give-way" vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

Règle 16

Manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Regel 16

Maßnahmen des Ausweichpflichtigen

Jedes ausweichpflichtige Fahrzeug muß möglichst frühzeitig und durchgreifend handeln, um sich gut klar zu halten.

Rule 17

Action by "stand-on" vessel

(a) (i) Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.

(ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.

(b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way vessel alone, she shall take such action as will best aid

Règle 17

Manœuvre du navire privilégié

a) i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

ii) Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes Règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la

Regel 17

Maßnahmen des Kurshalters

a) i) Muß von zwei Fahrzeugen eines ausweichen, so muß das andere Kurs und Geschwindigkeit beibehalten (Kurshalter).

ii) Der Kurshalter darf jedoch zur Abwendung eines Zusammenstoßes selbst manövrieren, sobald klar wird, daß der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt.

b) Ist der Kurshalter dem Ausweichpflichtigen aus irgendeinem Grund so nahe gekommen, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des letzteren allein nicht vermieden werden kann, so muß der Kurshalter so

to avoid collision.

(c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a) (ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.

(d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

manövrieren, wie es zur Vermeidung eines Zusammenstoßes am dienlichsten ist.

c) Ein Maschinenfahrzeug, das bei kreuzenden Kursen nach Buchstabe a Ziffer ii manövriert, um einen Zusammenstoß mit einem anderen Maschinenfahrzeug zu vermeiden, darf seinen Kurs, sofern die Umstände es zulassen, gegenüber einem Fahrzeug an seiner Backbordseite nicht nach Backbord ändern.

d) Diese Regel befreit das ausweichpflichtige Fahrzeug nicht von seiner Ausweichpflicht.

Rule 18

Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

(i) a vessel not under command;

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

(iii) a vessel engaged in fishing;

(iv) a sailing vessel.

(b) A sailing vessel underway shall keep out of the way of:

(i) a vessel not under command;

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;

(iii) a vessel engaged in fishing.

(c) A vessel engaged in fishing underway shall, so far as possible, keep out of the way of:

(i) a vessel not under command;

(ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre.

(d) (i) Any vessel other than a vessel not under command or a vessel restricted in her ability to manoeuvre shall, if the circumstances of the case admit, avoid impeding the safe passage of a vessel constrained by her draught, exhibiting the signals of Rule 28.

(ii) A vessel constrained by her draught shall navigate with particular caution having full regard to her special condition.

(e) A seaplane on the water shall, in general, keep well clear of all vessels and avoid impeding their navigation. In circumstances, how-

Règle 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13:

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route:

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;

iii) d'un navire en train de pêcher;

iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route:

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte;

iii) d'un navire en train de pêcher.

c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route:

i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre;

ii) d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.

d) i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.

ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toute-

Regel 18

Verantwortlichkeiten der Fahrzeuge untereinander

Sofern in den Regeln 9, 10 und 13 nicht etwas anderes bestimmt ist, gilt folgendes:

a) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muß ausweichen

i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug;

ii) einem manövrierbehinderten Fahrzeug;

iii) einem fischenden Fahrzeug;

iv) einem Segelfahrzeug.

b) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß ausweichen

i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug;

ii) einem manövrierbehinderten Fahrzeug;

iii) einem fischenden Fahrzeug.

c) Ein fischendes Fahrzeug in Fahrt muß, soweit möglich, ausweichen

i) einem manövrierunfähigen Fahrzeug;

ii) einem manövrierbehinderten Fahrzeug.

d) i) Jedes Fahrzeug mit Ausnahme eines manövrierunfähigen oder manövrierbehinderten muß, sofern die Umstände es zulassen, vermeiden, die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs zu behindern, das Signale nach Regel 28 zeigt.

ii) Ein tiefgangbehindertes Fahrzeug muß unter Berücksichtigung seines besonderen Zustands mit besonderer Vorsicht navigieren.

e) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser muß sich in der Regel von allen Fahrzeugen gut klar halten und vermeiden, deren Manöver zu

ever, where risk of collision exists, she shall comply with the Rules of this Part.

fois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

behindern. Sobald jedoch die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muß es die Regeln dieses Teiles befolgen.

Section III

Conduct of vessels in restricted visibility

Rule 19

Conduct of vessels in restricted visibility

(a) This Rule applies to vessels not in sight of one another when navigating in or near an area of restricted visibility.

(b) Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. A power-driven vessel shall have her engines ready for immediate manoeuvre.

(c) Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with Rules of Section I of this Part.

(d) A vessel which detects by radar alone the presence of another vessel shall determine if a close-quarters situation is developing and/or risk of collision exists. If so, she shall take avoiding action in ample time, provided that when such action consists of an alteration of course, so far as possible the following shall be avoided:

(i) an alteration of course to port for a vessel forward of the beam, other than for a vessel being overtaken;

(ii) an alteration of course towards a vessel abeam or abaft the beam.

(e) Except where it has been determined that a risk of collision does not exist, every vessel which hears apparently forward of her beam the fog signal of another vessel, or which cannot avoid a close-quarters situation with another vessel forward of her beam, shall reduce her speed to the minimum at which she can be kept on her course. She shall if necessary take all her way off and in any event navigate with extreme caution until danger of collision is over.

Section III

Conduite des navires par visibilité réduite

Règle 19

Conduite des navires par visibilité réduite

a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes:

i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;

ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

Abschnitt III

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

Regel 19

Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht

a) Diese Regel gilt für Fahrzeuge, die einander nicht in Sicht haben, wenn sie in oder in der Nähe eines Gebiets mit verminderter Sicht fahren.

b) Jedes Fahrzeug muß mit sicherer Geschwindigkeit fahren, die den gegebenen Umständen und Bedingungen der verminderten Sicht angepaßt ist. Ein Maschinenfahrzeug muß seine Maschinen für ein sofortiges Manöver bereithalten.

c) Jedes Fahrzeug muß bei der Befolgung der Regeln des Abschnitts I die gegebenen Umstände und Bedingungen der verminderten Sicht gehörig berücksichtigen.

d) Ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug lediglich mit Radar ortet, muß ermitteln, ob sich eine Nahbereichslage entwickelt und/oder die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht. Ist dies der Fall, so muß es frühzeitig Gegenmaßnahmen treffen; ändert es deshalb seinen Kurs, so muß es nach Möglichkeit folgendes vermeiden:

i) eine Kursänderung nach Backbord gegenüber einem Fahrzeug vorlicher als querab, außer beim Überholen;

ii) eine Kursänderung auf ein Fahrzeug zu, das querab oder achterlicher als querab ist.

e) Außer nach einer Feststellung, daß keine Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, muß jedes Fahrzeug, das anscheinend vorlicher als querab das Nebelsignal eines anderen Fahrzeugs hört oder das eine Nahbereichslage mit einem anderen Fahrzeug vorlicher als querab nicht vermeiden kann, seine Fahrt auf das für die Erhaltung der Steuerfähigkeit geringstmögliche Maß verringern. Erforderlichenfalls muß es jegliche Fahrt wegnehmen und in jedem Fall mit äußerster Vorsicht manövrieren, bis die Gefahr eines Zusammenstoßes vorüber ist.

Part C
Lights and Shapes

Rule 20
Application

(a) Rules in this Part shall be complied with in all weathers.

(b) The Rules concerning lights shall be complied with from sunset to sunrise, and during such times no other lights shall be exhibited, except such lights as cannot be mistaken for the lights specified in these Rules or do not impair their visibility or distinctive character, or interfere with the keeping of a proper look-out.

(c) The lights prescribed by these Rules shall, if carried, also be exhibited from sunrise to sunset in restricted visibility and may be exhibited in all other circumstances when it is deemed necessary.

(d) The Rules concerning shapes shall be complied with by day.

(e) The lights and shapes specified in these Rules shall comply with the provisions of Annex 1 to these Regulations.

Rule 21
Definitions

(a) "Masthead light" means a white light placed over the fore and aft centreline of the vessel showing an unbroken light over an arc of the horizon of 225 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel.

(b) "Sidelights" means a green light on the starboard side and a red light on the port side each showing an unbroken light over an arc of the horizon of 112.5 degrees and so fixed as to show the light from right ahead to 22.5 degrees abaft the beam on its respective side. In a vessel of less than 20 metres in length the sidelights may be combined in one lantern carried on the fore and aft centreline of the vessel.

(c) „Sternlight" means a white light placed as nearly as practicable at the stern showing an unbroken light over an arc of the horizon of 135 degrees and so fixed as to show the light 67.5 degrees from right aft on each side of the vessel.

Partie C
Feux et marques

Règle 20
Champ d'application

a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe 7 des présentes Règles.

Règle 21
Définitions

a) L'expression «feu de tête de mât» désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression «feux de côté» désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

c) L'expression «feu de poupe» désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

Teil C
Lichter und Signalkörper

Regel 20
Anwendung

a) Die Regeln dieses Teiles müssen bei jedem Wetter befolgt werden.

b) Die Regeln über Lichter müssen zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang befolgt werden; während dieser Zeit dürfen keine Lichter geführt oder gezeigt werden, die mit den in diesen Regeln genannten Lichtern verwechselt werden können, deren Sichtbarkeit oder Unterscheidungsmöglichkeit beeinträchtigen oder den gehörigen Ausguck behindern.

c) Die in diesen Regeln vorgeschriebenen Lichter müssen, wenn sie mitgeführt werden, bei verminderter Sicht auch zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang geführt oder gezeigt werden; in allen anderen Fällen dürfen sie geführt oder gezeigt werden, wenn es für erforderlich gehalten wird.

d) Die Regeln über Signalkörper müssen am Tage befolgt werden.

e) Die in diesen Regeln genannten Lichter und Signalkörper müssen den Bestimmungen der Anlage I entsprechen.

Regel 21
Begriffsbestimmungen

a) „Topplicht" bedeutet ein weißes Licht über der Längsachse des Fahrzeugs, das unbehindert über einen Horizontbogen von 225 Grad scheint, und zwar von recht voraus bis 22,5 Grad achterlicher als querab nach jeder Seite.

b) „Seitenlichter" bedeutet ein grünes Licht an der Steuerbordseite und ein rotes Licht an der Backbordseite, die jeweils unbehindert über einen Horizontbogen von 112,5 Grad scheinen, und zwar nach der betreffenden Seite von recht voraus bis 22,5 Grad achterlicher als querab. Auf einem Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge dürfen die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne über der Längsachse geführt werden.

c) „Hecklicht" bedeutet ein weißes Licht, das so nahe wie möglich am Heck angebracht ist und das unbehindert über einen Horizontbogen von 135 Grad scheint, und zwar von recht achteraus 67,5 Grad nach jeder Seite.

(d) "Towing light" means a yellow light having the same characteristics as the "sternlight" defined in paragraph (c).

(e) "All-round light" means a light showing an unbroken light over an arc of the horizon of 360 degrees.

(f) "Flashing light" means a light flashing at regular intervals at a frequency of 120 flashes or more per minute.

d) L'expression «feu de remorquage» désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

e) L'expression «feu visible sur tout l'horizon» désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression «feu à éclats» désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

d) „Schlepplicht" bedeutet ein gelbes Licht mit den Eigenschaften des unter Buchstabe c beschriebenen Hecklichts.

e) „Rundumlicht" bedeutet ein Licht, das unbehindert über einen Horizontbogen von 360 Grad scheint.

f) „Funkellicht" bedeutet ein Licht mit 120 oder mehr regelmäßigen Lichterscheinungen in der Minute.

Rule 22

Visibility of Lights

The lights prescribed in these Rules shall have an intensity as specified in Section 8 of Annex I so as to be visible at the following minimum ranges:

(a) In vessels of 50 metres or more in length:
- — a masthead light, 6 miles;
- — a sidelight, 3 miles;
- — a sternlight, 3 miles;
- — a towing light, 3 miles;
- — a white, red, green or yellow all-round light, 3 miles.

(b) In vessels of 12 metres or more in length but less than 50 metres in length:
- — a masthead light, 5 miles; except that where the length of the vessel is less than 20 metres, 3 miles;
- — a sidelight, 2 miles;
- — a sternlight, 2 miles;
- — a towing light, 2 miles;
- — a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

(c) In vessels of less than 12 metres in length:
- — a masthead light, 2 miles;
- — a sidelight, 1 mile;
- — a sternlight, 2 miles;
- — a towing light, 2 miles;
- — a white, red, green or yellow all-round light, 2 miles.

Règle 22

Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes Règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes:

a) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres:
- — feu de tête de mât: 6 milles
- — feu de côté: 3 milles
- — feu de poupe: 3 milles
- — feu de remorquage: 3 milles
- — feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 3 milles

b) pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres:
- — feu de tête de mât: 5 milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres: 3 milles
- — feu de côté: 2 milles
- — feu de poupe: 2 milles
- — feu de remorquage: 2 milles
- — feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 2 milles

c) pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres:
- — feu de tête de mât: 2 milles
- — feu de côté: 1 mille
- — feu de poupe: 2 milles
- — feu de remorquage: 2 milles
- — feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon: 2 milles

Regel 22

Tragweite der Lichter

Die in diesen Regeln vorgeschriebenen Lichter müssen die in Abschnitt 8 der Anlage I angegebenen Lichtstärken haben, so daß folgende Mindesttragweiten erreicht werden:

a) Auf Fahrzeugen von 50 und mehr Meter Länge
- — Topplicht, 6 Seemeilen;
- — Seitenlicht, 3 Seemeilen;
- — Hecklicht, 3 Seemeilen;
- — Schlepplicht, 3 Seemeilen;
- — weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht, 3 Seemeilen.

b) Auf Fahrzeugen von 12 und mehr, jedoch weniger als 50 Meter Länge
- — Topplicht, 5 Seemeilen; auf Fahrzeugen von weniger als 20 Meter Länge, 3 Seemeilen;
- — Seitenlicht, 2 Seemeilen;
- — Hecklicht, 2 Seemeilen;
- — Schlepplicht, 2 Seemeilen;
- — weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht, 2 Seemeilen.

c) Auf Fahrzeugen von weniger als 12 Meter Länge
- — Topplicht, 2 Seemeilen;
- — Seitenlicht, 1 Seemeile;
- — Hecklicht, 2 Seemeilen;
- — Schlepplicht, 2 Seemeilen;
- — weißes, rotes, grünes oder gelbes Rundumlicht, 2 Seemeilen.

Rule 23

Power-driven vessels underway

(a) A power-driven vessel underway shall exhibit:

(i) a masthead light forward;

(ii) a second masthead light abaft of and higher than the forward one; except that a vessel of less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such light but may do so;

Règle 23

Navires à propulsion mécanique faisant route

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer:

i) un feu de tête de mât à l'avant;

ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

Regel 23

Maschinenfahrzeuge in Fahrt

a) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muß führen

i) ein Topplicht vorn;

ii) ein zweites Topplicht achterlicher und höher als das vordere; ein Fahrzeug von weniger als 50 Meter Länge kann ein solches Licht führen, ist jedoch nicht dazu verpflichtet;

(iii) sidelights;

(iv) a sternlight.

(b) An air-cushion vessel when operating in the non-displacement mode shall, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round flashing yellow light.

(c) A power-driven vessel of less than 7 metres in length and whose maximum speed does not exceed 7 knots may, in lieu of the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit an all-round white light. Such vessel shall, if practicable, also exhibit sidelights.

Rule 24

Towing and pushing

(a) A power-driven vessel when towing shall exhibit:

(i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line. When the length of the tow, measuring from the stern of the towing vessel to the after end of the tow exceeds 200 metres, three such lights;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight;

(iv) a towing light in a vertical line above the sternlight;

(v) a diamond shape where it can best be seen, when the length of the tow exceeds 200 metres.

(b) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and exhibit the lights prescribed in Rule 23.

(c) A power-driven vessel when pushing ahead or towing alongside, except in the case of a composite unit, shall exhibit:

(i) instead of the light prescribed in Rule 23 (a) (i), two masthead lights forward in a vertical line;

(ii) sidelights;

(iii) a sternlight.

(d) A power-driven vessel to which paragraphs (a) and (c) above apply shall also comply with Rule 23 (a) (ii).

(e) A vessel or object being towed shall exhibit:

iii) des feux de côté;

iv) un feu de poupe.

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

c) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 nœuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon. En outre, ce navire doit, si possible, montrer des feux de côté.

Règle 24

Remorquage et poussage

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer:

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe;

iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;

v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple, doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer:

i) au lieu du feu prescrit par la règle 23 a) i), à l'avant, deux feux de tête de mât superposés;

ii) des feux de côté;

iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a) et c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a) ii).

e) Un navire ou objet remorqué doit montrer:

iii) Seitenlichter;

iv) ein Hecklicht.

b) Ein Luftkissenfahrzeug, das im nichtwasserverdrängenden Zustand navigiert, muß außer den unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichtern ein gelbes Rundumlicht als Funkellicht führen.

c) Ein Maschinenfahrzeug von weniger als 7 Meter Länge, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten nicht übersteigt, darf an Stelle der unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter ein weißes Rundumlicht führen. Ein solches Fahrzeug muß, wenn möglich, außerdem Seitenlichter führen.

Regel 24

Schleppen und Schieben

a) Ein schleppendes Maschinenfahrzeug muß führen

i) an Stelle des in Regel 23 Buchstabe a Ziffer i vorgeschriebenen Lichtes vorn zwei Topplichter senkrecht übereinander. Wenn der Schleppzug vom Heck des schleppenden Fahrzeugs bis zum Ende des Anhangs länger als 200 Meter ist, drei solche Lichter senkrecht übereinander;

ii) Seitenlichter;

iii) ein Hecklicht;

iv) ein Schlepplicht senkrecht über dem Hecklicht;

v) wenn der Schleppzug länger als 200 Meter ist, einen rhombusförmigen Signalkörper dort, wo er am besten gesehen werden kann.

b) Sind ein schiebendes und ein geschobenes Fahrzeug zu einer zusammengesetzten Einheit starr miteinander verbunden, so gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die in Regel 23 vorgeschriebenen Lichter führen.

c) Ein schiebendes oder längsseits schleppendes Maschinenfahrzeug muß, ausgenommen im Fall einer zusammengesetzten Einheit, führen

i) an Stelle des in Regel 23 Buchstabe a Ziffer i vorgeschriebenen Lichtes vorn zwei Topplichter senkrecht übereinander;

ii) Seitenlichter;

iii) ein Hecklicht.

d) Ein Maschinenfahrzeug, für das die Buchstaben a und c dieser Regel gelten, muß auch Regel 23 Buchstabe a Ziffer ii befolgen.

e) Ein geschlepptes Fahrzeug oder ein geschleppter Gegenstand muß führen

(i) sidelights;
(ii) a sternlight;
(iii) a diamond shape where it can best be seen, when the length of the tow exceeds 200 metres.

(f) Provided that any number of vessels being towed alongside or pushed in a group shall be lighted as one vessel,

(i) a vessel being pushed ahead, not being part of a composite unit, shall exhibit at the forward end, sidelights;
(ii) a vessel being towed alongside shall exhibit a sternlight and at the forward end, sidelights.

(g) Where from any sufficient cause it is impracticable for a vessel or object being towed to exhibit the lights prescribed in paragraph (e) above, all possible measures shall be taken to light the vessel or object towed or at least to indicate the presence of the unlighted vessel or object.

i) des feux de côté;
ii) un feu de poupe;
iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,

i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant, des feux de côté;
ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits au paragraphe e) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence du navire ou de l'objet sans feux.

i) Seitenlichter;
ii) ein Hecklicht;
iii) wenn der Schleppzug länger als 200 Meter ist, einen rhombusförmigen Signalkörper dort, wo er am besten gesehen werden kann.

f) In beliebiger Anzahl längsseits geschleppte oder in einer Gruppe geschobene Fahrzeuge müssen die Lichter wie ein einzelnes Fahrzeug führen, wobei

i) ein geschobenes Fahrzeug, das nicht Teil einer zusammengesetzten Einheit ist, vorn Seitenlichter führen muß;
ii) ein längsseits geschlepptes Fahrzeug ein Hecklicht und vorn Seitenlichter führen muß.

g) Kann ein geschlepptes Fahrzeug oder ein geschleppter Gegenstand die unter Buchstabe e vorgeschriebenen Lichter aus einem vertretbaren Grund nicht führen, so müssen alle möglichen Maßnahmen getroffen werden, um das geschleppte Fahrzeug oder den geschleppten Gegenstand zu beleuchten oder die Anwesenheit des unbeleuchteten Fahrzeugs oder Gegenstands zumindest erkennbar zu machen.

Rule 25

Sailing vessels underway and vessels under oars

(a) A sailing vessel under way shall exhibit:
(i) sidelights;
(ii) a sternlight.

(b) In a sailing vessel less than 12 metres in length the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule may be in a combined lantern carried at or near the top of the mast where it can best be seen.

(c) A sailing vessel underway may, in addition to the lights prescribed in paragraph (a) of this Rule, exhibit at or near the top of the mast, where they can best be seen, two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower green, but these lights shall not be exhibited in conjunction with the combined lantern permitted by paragraph (b) of this Rule.

(d) (i) A sailing vessel less than 7 metres in length shall, if practicable, exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b), but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

Règle 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer:
i) des feux de côté;
ii) un feu de poupe.

b) A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres, les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

d) i) Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

Regel 25

Segelfahrzeuge in Fahrt und Fahrzeuge unter Ruder

a) Ein Segelfahrzeug in Fahrt muß führen
i) Seitenlichter;
ii) ein Hecklicht.

b) Auf einem Segelfahrzeug von weniger als 12 Meter Länge dürfen die unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter in einer Dreifarbenlaterne vereinigt werden, die an oder nahe der Mastspitze dort angebracht ist, wo sie am besten gesehen werden kann.

c) Ein Segelfahrzeug in Fahrt darf zusätzlich zu den unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichtern an oder nahe der Mastspitze zwei Rundumlichter senkrecht übereinander dort führen, wo sie am besten gesehen werden können, und zwar das obere rot und das untere grün; diese Lichter dürfen jedoch nicht zusammen mit der Dreifarbenlaterne nach Buchstabe b geführt werden.

d) i) Ein Segelfahrzeug von weniger als 7 Meter Länge muß, wenn möglich, die unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Lichter führen; andernfalls muß eine elektrische Lampe oder eine angezündete Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

(ii) A vessel under oars may exhibit the lights prescribed in this Rule for sailing vessels, but if she does not, she shall have ready at hand an electric torch or lighted lantern showing a white light which shall be exhibited in sufficient time to prevent collision.

(e) A vessel proceeding under sail when also being propelled by machinery shall exhibit forward where it can best be seen a conical shape, apex downwards.

Rule 26

Fishing vessels

(a) A vessel engaged in fishing, whether underway or at anchor, shall exhibit only the lights and shapes prescribed in this Rule.

(b) When engaged in trawling, by which is meant the dragging through the water of a dredge net or other apparatus used as a fishing appliance, a vessel shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being green and the lower white or a shape consisting of two cones with their apexes together in a vertical line one above the other; a vessel of less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) a masthead light abaft of and higher than the all-round green light; a vessel less than 50 metres in length shall not be obliged to exhibit such a light but may do so;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(c) A vessel engaged in fishing, other than trawling, shall exhibit:

(i) two all-round lights in a vertical line, the upper being red and the lower white or a shape consisting of two cones with apexes together in a vertical line one above the other; a vessel less than 20 metres in length may instead of this shape exhibit a basket;

(ii) when there is outlying gear extending more than 150 metres horizontally from the vessel, an all-round white light or a cone apex upwards in the direction of the gear;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights

ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Règle 26

Navires de pêche

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer:

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer:

i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier;

ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe,

ii) Ein Fahrzeug unter Ruder darf die in dieser Regel für Segelfahrzeuge vorgeschriebenen Lichter führen; andernfalls muß eine elektrische Lampe oder eine angezündete Laterne mit einem weißen Licht gebrauchsfertig zur Hand gehalten und rechtzeitig gezeigt werden, um einen Zusammenstoß zu verhüten.

e) Ein Fahrzeug unter Segel, das gleichzeitig mit Maschinenkraft fährt, muß im Vorschiff einen Kegel — Spitze unten — dort führen, wo er am besten gesehen werden kann.

Regel 26

Fischereifahrzeuge

a) Ein fischendes Fahrzeug in Fahrt oder vor Anker darf nur die in dieser Regel vorgeschriebenen Lichter und Signalkörper führen.

b) Ein fischender Trawler, das heißt ein Fahrzeug, das ein Schleppnetz oder ein anderes Fanggerät durchs Wasser schleppt, muß führen

i) zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere grün und das untere weiß, oder ein Stundenglas; ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge darf an Stelle dieses Signalkörpers einen Korb führen;

ii) ein Topplicht achterlicher und höher als das grüne Rundumlicht; ein Fahrzeug von weniger als 50 Meter Länge kann ein solches Licht führen, ist jedoch nicht dazu verpflichtet;

iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichtern Seitenlichter und ein Hecklicht.

c) Ein fischendes Fahrzeug, das nicht trawlt, muß führen

i) zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere rot und das untere weiß, oder ein Stundenglas; ein Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge darf an Stelle dieses Signalkörpers einen Korb führen;

ii) bei ausgebrachtem Fanggerät, das waagerecht mehr als 150 Meter ins Wasser reicht, ein weißes Rundumlicht oder einen Kegel — Spitze oben — in Richtung des Fanggeräts;

iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchsta-

prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(d) A vessel engaged in fishing in close proximity to other vessels engaged in fishing may exhibit the additional signals described in Annex II.

(e) A vessel when not engaged in fishing shall not exhibit the lights or shapes prescribed in this Rule, but only those prescribed for a vessel of her length.

Rule 27

Vessels not under command or restricted in their ability to manoeuvre

(a) A vessel not under command shall exhibit:

(i) two all-round red lights in a vertical line where they can best be seen;

(ii) two balls or similar shapes in a vertical line where they can best be seen;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, sidelights and a sternlight.

(b) A vessel restricted in her ability to manoeuvre, except a vessel engaged in minesweeping operations, shall exhibit:

(i) three all-round lights in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these lights shall be red and the middle light shall be white;

(ii) three shapes in a vertical line where they can best be seen. The highest and lowest of these shapes shall be balls and the middle one a diamond;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), masthead lights, sidelights and a sternlight;

(iv) when at anchor, in addition to the lights or shape prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii), the lights or shape prescribed in Rule 30.

(c) A vessel engaged in a towing operation such as renders her unable to deviate from her course shall, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (b) (i) and the shapes prescribed in sub-paragraph (b) (ii) of this Rule exhibit the lights or shape prescribed by Rule 24 (a).

(d) A vessel engaged in dredging or underwater operations, restricted in her ability to manoeuvre, shall ex-

des feux de côté et un feu de poupe.

d) Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer:

i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

b) Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de dragage de mines, doit montrer:

i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bicône;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i), des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i) et ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

c) Un navire en train d'effectuer une opération de remorquage qui rend impossible un changement de cap doit, outre les feux ou marques prescrits au paragraphe b) i) et les marques prescrites au paragraphe b) ii) de la présente règle, montrer les feux ou marques prescrits par la règle 24 a).

d) Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-mari-

ben vorgeschriebenen Lichtern Seitenlichter und ein Hecklicht.

d) Ein fischendes Fahrzeug, das sich in nächster Nähe anderer fischender Fahrzeuge befindet, darf die in Anlage II beschriebenen zusätzlichen Signale führen.

e) Ein nicht fischendes Fahrzeug darf die in dieser Regel vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper nicht führen, sondern nur die für ein Fahrzeug seiner Länge vorgeschriebenen.

Regel 27

Manövrierunfähige oder manövrierbehinderte Fahrzeuge

a) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug muß führen

i) zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können;

ii) zwei Bälle oder ähnliche Signalkörper senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können;

iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichtern Seitenlichter und ein Hecklicht.

b) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, ausgenommen ein Fahrzeug beim Minensuchen, muß führen

i) drei Rundumlichter senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Das obere und das untere Licht müssen rot, das mittlere muß weiß sein;

ii) drei Signalkörper senkrecht übereinander dort, wo sie am besten gesehen werden können. Der obere und der untere Signalkörper müssen Bälle, der mittlere muß ein Rhombus sein;

iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter Ziffer i vorgeschriebenen Lichtern Topplichter, Seitenlichter und ein Hecklicht;

iv) vor Anker zusätzlich zu den unter den Ziffern i und ii vorgeschriebenen Lichtern oder Signalkörpern das Licht, die Lichter oder den Signalkörper nach Regel 30.

c) Ein schleppendes Fahrzeug muß während eines Schleppvorgangs, bei dem es nicht von seinem Kurs abweichen kann, zusätzlich zu den unter Buchstabe b Ziffern i und ii vorgeschriebenen Lichtern oder Signalkörpern die Lichter oder den Signalkörper nach Regel 24 Buchstabe a führen.

d) Ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, muß die unter

hibit the lights and shapes prescribed in paragraph (b) of this Rule and shall in addition, when an obstruction exists, exhibit:

(i) two all-round red lights or two balls in a vertical line to indicate the side on which the obstruction exists;

(ii) two all-round green lights or two diamonds in a vertical line to indicate the side on which another vessel may pass;

(iii) when making way through the water, in addition to the lights prescribed in this paragraph, masthead lights, sidelights and a sternlight;

(iv) a vessel to which this paragraph applies when at anchor shall exhibit the lights prescribed in sub-paragraphs (i) and (ii) instead of the lights or shape prescribed in Rule 30.

(e) Whenever the size of a vessel engaged in diving operations makes it impracticable to exhibit the shapes prescribed in paragraph (c), a rigid replica of the International Code flag "A" not less than 1 metre in height shall be exhibited. Measures shall be taken to ensure all-round visibility.

(f) A vessel engaged in minesweeping operations shall, in addition to the lights prescribed for a power-driven vessel in Rule 23 exhibit three all-round green lights or three balls. One of these lights or shapes shall be exhibited at or near the foremast head and one at each end of the fore yard. These lights or shapes indicate that it is dangerous for another vessel to approach closer than 1,000 metres astern or 500 metres on either side of the minesweeper.

(g) Vessels less than 7 metres in length shall not be required to exhibit the lights prescribed in this Rule.

(h) The signals prescribed in this Rule are not signals of vessels in distress and requiring assistance. Such signals are contained in Annex IV to these Regulations.

nes, doit montrer les feux et marques prescrits au paragraphe b) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre:

i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;

ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bicônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;

iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

iv) un navire auquel les dispositions du présent paragraphe s'appliquent doit, lorsqu'il est au mouillage, montrer, au lieu des feux ou marques prescrits par la règle 30, les feux prescrits aux alinéas i) et ii).

e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer les marques prescrites au paragraphe d) de la présente règle, doit montrer une reproduction rigide, d'au moins 1 mètre de hauteur, du pavillon «A» du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à la tête du mât de misaine ou à proximité de celle-ci, et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres de l'arrière ou à moins de 500 mètres de chaque bord du dragueur de mines.

g) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres ne sont pas tenus de montrer les feux prescrits par la présente règle.

h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

Buchstabe b vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper führen, bei Behinderung außerdem

i) zwei rote Rundumlichter oder zwei Bälle senkrecht übereinander, um die Seite anzuzeigen, an der die Behinderung besteht;

ii) zwei grüne Rundumlichter oder zwei Rhomben senkrecht übereinander, um die Passierseite für ein anderes Fahrzeug anzuzeigen;

iii) bei Fahrt durchs Wasser zusätzlich zu den unter diesem Buchstaben vorgeschriebenen Lichtern Topplichter, Seitenlichter und ein Hecklicht;

iv) ein Fahrzeug vor Anker, für das dieser Buchstabe gilt, muß an Stelle der Lichter oder Signalkörper nach Regel 30 die unter den Ziffern i und ii dieses Buchstabens vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper führen.

e) Macht die Größe eines Fahrzeugs bei Taucherarbeiten es unmöglich, die unter Buchstabe d vorgeschriebenen Signalkörper zu führen, so muß das Fahrzeug die Flagge „A" des Internationalen Signalbuchs als Tafel von mindestens 1 Meter Höhe führen. Ihre Rundumsichtbarkeit muß sichergestellt sein.

f) Ein Fahrzeug beim Minensuchen muß zusätzlich zu den in Regel 23 vorgeschriebenen Lichtern für Maschinenfahrzeuge drei grüne Rundumlichter oder drei Bälle führen. Eines dieser Lichter oder einer der Signalkörper muß an oder nahe dem Vormasttopp und eines an jedem Ende der vorderen Rah geführt werden. Diese Lichter oder Signalkörper zeigen an, daß es für andere Fahrzeuge gefährlich ist, sich dem Minensucher auf weniger als 1 000 Meter von achtern oder auf weniger als 500 Meter von den Seiten zu nähern.

g) Fahrzeuge von weniger als 7 Meter Länge brauchen die in dieser Regel vorgeschriebenen Lichter nicht zu führen.

h) Die in dieser Regel vorgeschriebenen Signale sind keine Notsignale, durch die Hilfeleistung verlangt wird. Solche Signale sind in Anlage IV aufgeführt.

Rule 28

Vessels constrained by their draught

A vessel constrained by her draught may in addition to the lights prescribed for power-driven vessels in

Règle 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécani-

Regel 28

Tiefgangbehinderte Fahrzeuge

Ein tiefgangbehindertes Fahrzeug darf zusätzlich zu den in Regel 23 für Maschinenfahrzeuge vorgeschriebe-

Rule 23 exhibit where they can best be seen three all-round red lights in a vertical line, or a cylinder.

Rule 29

Pilot vessels

(a) A vessel engaged on pilotage duty shall exhibit:

(i) at or near the masthead, two all-round lights in a vertical line, the upper being white and the lower red;

(ii) when underway, in addition, sidelights and a sternlight;

(iii) when at anchor, in addition to the lights prescribed in sub-paragraph (i), the anchor light, lights or shape.

(b) A pilot vessel when not engaged on pilotage duty shall exhibit the lights or shapes prescribed for a similar vessel of her length.

Rule 30

Anchored vessels and vessels aground

(a) A vessel at anchor shall exhibit where it can best be seen:

(i) in the fore part, an all-round white light or one ball;

(ii) at or near the stern and at a lower level than the light required by sub-paragraph (i), an all-round white light.

(b) A vessel less than 50 metres in length may exhibit an all-round white light where it can best be seen instead of the lights prescribed in paragraph (a).

(c) A vessel at anchor may, and a vessel of 100 metres and more in length shall also use the available working or equivalent lights to illuminate her decks.

(d) A vessel aground shall exhibit the lights prescribed in paragraph (a) or (b) and in addition, where they can best be seen:

(i) two all-round red lights in a vertical line;

(ii) three balls in a vertical line.

(e) A vessel less than 7 metres in length, when at anchor or aground, not in or near a narrow channel, fairway or anchorage, or where other vessels normally navigate, shall not be required to exhibit the lights or shapes prescribed in paragraphs (a), (b) or (d).

que par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

Règle 29

Bateaux-pilotes

a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer:

i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;

ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;

iii) au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i), le ou les feux de mouillage ou la marque de mouillage.

b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 30

Navires au mouillage et navires échoués

a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible:

i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;

ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.

c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible:

i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

ii) trois boules superposées.

e) Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes a), b) ou d) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage ou échoués dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

nen Lichtern drei rote Rundumlichter senkrecht übereinander oder einen Zylinder dort führen, wo sie am besten gesehen werden können.

Regel 29

Lotsenfahrzeuge

a) Ein Fahrzeug im Lotsdienst muß führen

i) an oder nahe dem Masttopp zwei Rundumlichter senkrecht übereinander, das obere weiß und das untere rot;

ii) in Fahrt zusätzlich Seitenlichter und ein Hecklicht;

iii) vor Anker zusätzlich zu den unter Ziffer i vorgeschriebenen Lichtern das oder die Ankerlichter oder den Ankerball.

b) Ein Lotsenfahrzeug, das nicht im Lotsdienst ist, muß die für ein Fahrzeug seiner Länge vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper führen.

Regel 30

Fahrzeuge vor Anker und auf Grund

a) Ein Fahrzeug vor Anker muß dort, wo sie am besten gesehen werden können, führen

i) im vorderen Teil ein weißes Rundumlicht oder einen Ball;

ii) an oder nahe dem Heck ein weißes Rundumlicht niedriger als das Licht nach Ziffer i.

b) Ein Fahrzeug vor Anker von weniger als 50 Meter Länge darf an Stelle der unter Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter ein weißes Rundumlicht dort führen, wo es am besten gesehen werden kann.

c) Ein Fahrzeug vor Anker darf auch die vorhandenen Deckslichter oder gleichwertige Lichter zur Beleuchtung der Decks einschalten; ist das Fahrzeug 100 und mehr Meter lang, so ist es dazu verpflichtet.

d) Ein Fahrzeug auf Grund muß die unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Lichter führen und zusätzlich dort, wo sie am besten gesehen werden können,

i) zwei rote Rundumlichter senkrecht übereinander;

ii) drei Bälle senkrecht übereinander.

e) Ein Fahrzeug von weniger als 7 Meter Länge vor Anker oder auf Grund, das sich nicht in einem engen Fahrwasser, einer Fahrrinne oder auf einer Reede oder in der Nähe davon oder dort befindet, wo andere Fahrzeuge in der Regel fahren, braucht nicht die unter Buchstabe a, b oder d vorgeschriebenen Lichter oder Signalkörper zu führen.

Rule 31

Seaplanes

Where it is impracticable for a seaplane to exhibit lights and shapes of the characteristics or in the positions prescribed in the Rules of this Part she shall exhibit lights and shapes as closely similar in characteristics and position as is possible.

Règle 31

Hydravions

Un hydravion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques et situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

Regel 31

Wasserflugzeuge

Kann ein Wasserflugzeug keine Lichter und Signalkörper führen, deren Eigenschaften oder Anordnung den Regeln dieses Teiles entsprechen, so muß es Lichter und Signalkörper führen, deren Eigenschaften und Anordnung möglichst ähnlich sind.

Part D
Sound and Light Signals

Rule 32

Definitions

(a) The word "whistle" means any sound signalling appliance capable of producing the prescribed blasts and which complies with the specifications in Annex III to these Regulations.

(b) The term "short blast" means a blast of about one second's duration.

(c) The term "prolonged blast" means a blast of from four to six seconds' duration.

Rule 33

Equipment for sound signals

(a) A vessel 12 metres or more in length shall be provided with a whistle and a bell and a vessel of 100 metres or more in length shall, in addition, be provided with a gong, the tone and sound of which cannot be confused with that of the bell. The whistle, bell and gong shall comply with the specifications in Annex III to these Regulations. The bell or gong or both may be replaced by other equipment having the same respective sound characteristics, provided that manual sounding of the required signals shall always be possible.

(b) A vessel less than 12 metres in length shall not be obliged to carry the sound signalling appliances prescribed in paragraph (a) of this Rule but if she does not, she shall be provided with some other means of making an efficient sound signal.

Rule 34

Manoeuvring and warning signals

(a) When vessels are in sight of one another, a power-driven vessel underway, when manoeuvring as

Partie D
Signaux sonores et lumineux

Règle 32

Définitions

a) Le terme «sifflet» désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b) L'expression «son bref» désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c) L'expression «son prolongé» désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

Règle 33

Matériel de signalisation sonore

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet et d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

Règle 34

Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit,

Teil D
Schall- und Lichtsignale

Regel 32

Begriffsbestimmungen

a) Der Ausdruck „Pfeife" bezeichnet eine Schallsignalanlage, mit der die vorgeschriebenen Töne gegeben werden können und die den Anforderungen der Anlage III entspricht.

b) Der Ausdruck „kurzer Ton" bezeichnet einen Ton von etwa einer Sekunde Dauer.

c) Der Ausdruck „langer Ton" bezeichnet einen Ton von vier bis sechs Sekunden Dauer.

Regel 33

Ausrüstung für Schallsignale

a) Ein Fahrzeug von 12 und mehr Meter Länge muß mit einer Pfeife und einer Glocke und ein Fahrzeug von 100 und mehr Meter Länge muß zusätzlich mit einem Gong versehen sein, der nach Ton und Klang nicht mit der Glocke verwechselt werden kann. Die Pfeife, die Glocke und der Gong müssen den Anforderungen der Anlage III entsprechen. Die Glocke und/oder der Gong dürfen durch eine andere Einrichtung mit entsprechenden Schalleigenschaften ersetzt werden, sofern die Abgabe der vorgeschriebenen Signale auch von Hand jederzeit möglich ist.

b) Ein Fahrzeug von weniger als 12 Meter Länge braucht keine Schallsignalanlagen nach Buchstabe a mitzuführen, muß dann aber mit einem anderen Gerät zur Abgabe eines kräftigen Schallsignals versehen sein.

Regel 34

Manöver- und Warnsignale

a) Haben Fahrzeuge einander in Sicht, so muß ein Maschinenfahrzeug in Fahrt beim Manövrieren nach die-

authorized or required by these Rules, shall indicate that manoeuvre by the following signals on her whistle:

— one short blast to mean "I am altering my course to starboard";

— two short blasts to mean "I am altering my course to port";

— three short blasts to mean "I am operating astern propulsion".

(b) Any vessel may supplement the whistle signals prescribed in paragraph (a) by light signals, repeated as appropriate, whilst the manoeuvre is being carried out:

(i) these light signals shall have the following significance:
- — one flash to mean "I am altering my course to starboard";
- — two flashes to mean "I am altering my course to port";
- — three flashes to mean "I am operating astern propulsion";

(ii) the duration of each flash shall be about one second, the interval between flashes shall be about one second, and the interval between successive signals shall be not less than ten seconds;

(iii) the light used for this signal shall, if fitted, be an all-round white light, visible at a minimum range of 5 miles, and shall comply with the provisions of Annex I.

(c) When in sight of one another in a narrow channel or fairway:

(i) a vessel intending to overtake another shall in compliance with Rule 9 (e) (i) indicate her intention by the following signals on her whistle:
- — two prolonged blasts followed by one short blast to mean "I intend to overtake you on your starboard side";
- — two prolonged blasts followed by two short blasts to mean "I intend to overtake you on your port side";

(ii) the vessel about to be overtaken when acting in accordance with Rule 9 (e) (i) shall indicate her agreement by the following signal on her whistle:
- — one prolonged, one short, one prolonged and one short blast, in that order.

(d) When vessels in sight of one another are approaching each other and from any cause either vessel fails to understand the intentions or ac-

lorsqu'il effectue des manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes Règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants, émis au sifflet:

— un son bref pour dire: «Je viens sur tribord»;

— deux sons brefs pour dire: «Je viens sur bâbord»;

— trois sons brefs pour dire: «Je bats en arrière».

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manœuvre:

i) ces signaux lumineux ont la signification suivante:
- — un éclat pour dire: «Je viens sur tribord»;
- — deux éclats pour dire: «Je viens sur bâbord»;
- — trois éclats pour dire: «Je bats en arrière»;

ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins;

iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I.

c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès:

i) un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants:
- — deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire: «Je compte vous rattraper sur tribord»;
- — deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire: «Je compte vous rattraper sur bâbord»;

ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e) i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant:
- — un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les inten-

sen Regeln das Manöver durch folgende Pfeifensignale anzeigen:

— ein kurzer Ton mit der Bedeutung „Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord";

— zwei kurze Töne mit der Bedeutung „Ich ändere meinen Kurs nach Backbord";

— drei kurze Töne mit der Bedeutung „Ich arbeite rückwärts".

b) Ein Fahrzeug darf die unter Buchstabe a vorgeschriebenen Pfeifensignale durch Lichtsignale ergänzen, die während der Dauer des Manövers, soweit erforderlich, wiederholt werden.

i) Diese Lichtsignale haben folgende Bedeutung:
- — ein Blitz: „Ich ändere meinen Kurs nach Steuerbord";
- — zwei Blitze: „Ich ändere meinen Kurs nach Backbord";
- — drei Blitze: „Ich arbeite rückwärts";

ii) die Dauer eines Blitzes muß etwa eine Sekunde betragen, die Pause zwischen den Blitzen etwa eine Sekunde und die Pause zwischen aufeinanderfolgenden Signalen mindestens zehn Sekunden;

iii) das für dieses Signal verwendete Licht muß, wenn es geführt wird, ein weißes Rundumlicht sein, das mindestens 5 Seemeilen sichtbar ist und den Bestimmungen der Anlage I entspricht.

c) Haben Fahrzeuge in einem engen Fahrwasser oder einer Fahrrinne einander in Sicht, so gilt folgendes:

i) Ein überholendes Fahrzeug muß nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i seine Absicht durch folgende Pfeifensignale anzeigen:
- — zwei lange Töne und ein kurzer Ton mit der Bedeutung „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Steuerbordseite zu überholen";
- — zwei lange und zwei kurze Töne mit der Bedeutung „Ich beabsichtige, Sie an Ihrer Backbordseite zu überholen".

ii) Das zu überholende Fahrzeug muß, wenn es nach Regel 9 Buchstabe e Ziffer i handelt, seine Zustimmung durch folgendes Pfeifensignal anzeigen:
- — ein langer, ein kurzer, ein langer, ein kurzer Ton.

d) Wenn Fahrzeuge in Sicht sich einander nähern und eines aus irgendeinem Grund die Absicht oder die Maßnahmen des anderen nicht

tions of the other, or is in doubt whether sufficient action is being taken by the other to avoid collision, the vessel in doubt shall immediately indicate such doubt by giving at least five short and rapid blasts on the whistle. Such signal may be supplemented by a light signal of at least five short and rapid flashes.

(e) A vessel nearing a bend or an area of a channel or fairway where other vessels may be obscured by an intervening obstruction shall sound one prolonged blast. Such signal shall be answered with a prolonged blast by any approaching vessel that may be within hearing around the bend or behind the intervening obstruction.

(f) If whistles are fitted on a vessel at a distance apart of more than 100 metres, one whistle only shall be used for giving manoeuvring and warning signals.

Rule 35

Sound signals in restricted visibility

In or near an area of restricted visibility, whether by day or night, the signals prescribed in this Rule shall be used as follows:

(a) A power-driven vessel making way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes one prolonged blast.

(b) A power-driven vessel underway but stopped and making no way through the water shall sound at intervals of not more than 2 minutes two prolonged blasts in succession with an interval of about 2 seconds between them.

(c) A vessel not under command, a vessel restricted in her ability to manoeuvre, a vessel constrained by her draught, a sailing vessel, a vessel engaged in fishing and a vessel engaged in towing or pushing another vessel shall, instead of the signals prescribed in paragraphs (a) or (b), sound at intervals of not more than 2 minutes three blasts in succession, namely one prolonged followed by two short blasts.

(d) A vessel towed or if more than one vessel is towed the last vessel of the tow, if manned, shall at intervals of not more than 2 minutes sound four blasts in succession, namely one prolonged followed by three short blasts. When

tions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manœuvre et des signaux avertisseurs.

Règle 35

Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit:

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de

versteht oder zweifelt, ob das andere zur Vermeidung eines Zusammenstoßes ausreichend manövriert, muß es dies sofort durch mindestens fünf kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfeifentöne anzeigen. Dieses Signal darf durch ein Lichtsignal von mindestens fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Blitzen ergänzt werden.

e) Ein Fahrzeug, das sich einer Krümmung oder einem Abschnitt eines Fahrwassers oder einer Fahrrinne nähert, wo andere Fahrzeuge durch ein Sichthindernis verdeckt sein können, muß einen langen Ton geben. Jedes sich nähernde Fahrzeug, das dieses Signal jenseits der Krümmung oder des Sichthindernisses hört, muß es mit einem langen Ton beantworten.

f) Sind auf einem Fahrzeug Pfeifen in einem Abstand von mehr als 100 Meter angebracht, so darf nur eine Pfeife zur Abgabe von Manöver- oder Warnsignalen verwendet werden.

Regel 35

Schallsignale bei verminderter Sicht

Innerhalb oder in der Nähe eines Gebiets mit verminderter Sicht müssen am Tag oder bei Nacht folgende Signale gegeben werden:

a) Ein Maschinenfahrzeug, das Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten einen langen Ton geben.

b) Ein Maschinenfahrzeug in Fahrt, das seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durchs Wasser macht, muß mindestens alle 2 Minuten zwei aufeinanderfolgende lange Töne mit einem Zwischenraum von etwa 2 Sekunden geben.

c) Ein manövrierunfähiges Fahrzeug, ein manövrierbehindertes Fahrzeug, ein tiefgangbehindertes Fahrzeug, ein Segelfahrzeug, ein fischendes Fahrzeug und ein Fahrzeug, das ein anderes Fahrzeug schleppt oder schiebt, muß an Stelle der unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Signale mindestens alle 2 Minuten drei aufeinanderfolgende Töne — lang, kurz, kurz — geben.

d) Ein geschlepptes Fahrzeug oder das letzte Fahrzeug eines Schleppzugs muß, wenn bemannt, mindestens alle 2 Minuten vier aufeinanderfolgende Töne — lang, kurz, kurz, kurz — geben. Dieses Signal muß möglichst unmittelbar

practicable, this signal shall be made immediately after the signal made by the towing vessel.

(e) When a pushing vessel and a vessel being pushed ahead are rigidly connected in a composite unit they shall be regarded as a power-driven vessel and shall give the signals prescribed in paragraphs (a) or (b).

(f) A vessel at anchor shall at intervals of not more than one minute ring the bell rapidly for about 5 seconds. In a vessel of 100 metres or more in length the bell shall be sounded in the forepart of the vessel and immediately after the ringing of the bell the gong shall be sounded rapidly for about 5 seconds in the after part of the vessel. A vessel at anchor may in addition sound three blasts in succession, namely one short, one prolonged and one short blast, to give warning of her position and of the possibility of collision to an approaching vessel.

(g) A vessel aground shall give the bell signal and if required the gong signal prescribed in paragraph (f) and shall, in addition, give three separate and distinct strokes on the bell immediately before and after the rapid ringing of the bell. A vessel aground may in addition sound an appropriate whistle signal.

(h) A vessel less than 12 metres in length shall not be obliged to give the above-mentioned signals but, if she does not, shall make some other efficient sound signal at intervals of not more than 2 minutes.

(i) A pilot vessel when engaged on pilotage duty may in addition to the signals prescribed in paragraphs (a), (b) or (f) sound an identity signal consisting of four short blasts.

Rule 36

Signals to attract attention

If necessary to attract the attention of another vessel any vessel may make light or sound signals that cannot be mistaken for any signal authorized elsewhere in these Rules, or may direct the beam of her searchlight in the direction of the danger, in such a way as not to embarrass any vessel.

trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

e) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.

f) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.

g) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe f) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

h) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

i) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou f) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires.

nach dem Signal des schleppenden Fahrzeugs gegeben werden.

e) Sind ein schiebendes und ein geschobenes Fahrzeug miteinander zu einer zusammengesetzten Einheit starr verbunden, so gelten sie als ein Maschinenfahrzeug und müssen die unter Buchstabe a oder b vorgeschriebenen Signale geben.

f) Ein Fahrzeug vor Anker muß mindestens jede Minute etwa 5 Sekunden lang die Glocke rasch läuten. Ein Fahrzeug von 100 und mehr Meter Länge muß die Glocke auf dem Vorschiff läuten und unmittelbar danach auf dem Achterschiff etwa 5 Sekunden lang den Gong rasch schlagen. Ein Fahrzeug vor Anker darf außerdem drei aufeinanderfolgende Töne — kurz, lang, kurz — geben, um einem sich nähernden Fahrzeug seinen Standort anzuzeigen und es vor einem möglichen Zusammenstoß zu warnen.

g) Ein Fahrzeug auf Grund muß das Glockensignal und, soweit vorgeschrieben, das Gongsignal nach Buchstabe f geben, sowie zusätzlich unmittelbar vor und nach dem raschen Glockenläuten drei scharf voneinander getrennte Glockenschläge. Ein Fahrzeug auf Grund darf zusätzlich ein geeignetes Pfeifensignal geben.

h) Ein Fahrzeug von weniger als 12 Meter Länge braucht die obenerwähnten Signale nicht zu geben, muß dann aber mindestens alle 2 Minuten ein anderes kräftiges Schallsignal geben.

i) Ein Lotsenfahrzeug im Lotsdienst darf zusätzlich zu den unter Buchstabe a, b oder f vorgeschriebenen Signalen ein Erkennungssignal von vier kurzen Tönen geben.

Regel 36

Aufmerksamkeitssignale

Ist es erforderlich, die Aufmerksamkeit eines anderen Fahrzeugs zu erregen, so darf ein Fahrzeug Licht- oder Schallsignale geben, die nicht mit anderen Signalen nach diesen Regeln verwechselt werden können; es darf auch seinen Scheinwerfer auf die Gefahr richten, wenn es dadurch andere Fahrzeuge nicht verwirrt.

Rule 37

Distress signals

When a vessel is in distress and requires assistance she shall use or exhibit the signals prescribed in Annex IV to these Regulations.

Part E

Exemptions

Rule 38

Exemptions

Any vessel (or class of vessels) provided that she complies with the requirements of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1960, the keel of which is laid or which is at a corresponding stage of construction before the entry into force of these Regulations may be exempted from compliance therewith as follows:

(a) The installation of lights with ranges prescribed in Rule 22, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(b) The installation of lights with colour specifications as prescribed in Section 7 of Annex I, until four years after the date of entry into force of these Regulations.

(c) The repositioning of lights as a result of conversion from Imperial to metric units and rounding off measurement figures, permanent exemption.

(d) (i) The repositioning of masthead lights on vessels less than 150 metres in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I, permanent exemption.

(ii) The repositioning of masthead lights on vessels, 150 metres or more in length, resulting from the prescriptions of Section 3 (a) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(e) The repositioning of masthead lights resulting from the prescriptions of Section 2 (b) of Annex I, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(f) The repositioning of sidelights resulting from the prescriptions of Sections 2 (g) and 3 (b) of Annex I,

Règle 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux prescrits à l'Annexe IV du présent Règlement.

Partie E

Exemptions

Règle 38

Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes qui s'appliquent audit Règlement:

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent Règlement: quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures: exemption permanente.

d) i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I: exemption permanente.

ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a) de l'Annexe I du présent Règlement: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b) de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2 g) et 3 b)

Regel 37

Notsignale

Ist ein Fahrzeug in Not und fordert es Hilfe an, so muß es die in Anlage IV vorgeschriebenen Signale benutzen oder zeigen.

Teil E

Befreiungen

Regel 38

Befreiungen

Ein Fahrzeug (oder eine Fahrzeugklasse), das (die) vor dem Inkrafttreten dieser Regeln auf Kiel gelegt wurde oder sich in einem entsprechenden Bauzustand befand, kann, wenn es (sie) den Vorschriften der Internationalen Regeln von 1960 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See entspricht, von der Befolgung der vorliegenden Regeln wie folgt befreit werden:

a) Einbau der Lichter mit den in Regel 22 vorgeschriebenen Tragweiten innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

b) Einbau der Lichter mit den Farben nach Abschnitt 7 der Anlage I innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

c) Dauernde Befreiung von der Versetzung der Lichter als Folge des Übergangs von britischen in metrische Maße und deren Abrundung.

d) i) Dauernde Befreiung von der Versetzung der Topplichter auf Fahrzeugen von weniger als 150 Meter Länge nach den Vorschriften des Abschnitts 3 Buchstabe a der Anlage I.

ii) Versetzung der Topplichter auf Fahrzeugen von 150 und mehr Meter Länge nach den Vorschriften des Abschnitts 3 Buchstabe a der Anlage I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

e) Versetzung der Topplichter nach den Vorschriften des Abschnitts 2 Buchstabe b der Anlage I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

f) Versetzung der Seitenlichter nach den Vorschriften des Abschnitts 2 Buchstabe g und des Abschnitts 3

until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

(g) The requirements for sound signal appliances prescribed in Annex III, until nine years after the date of entry into force of these Regulations.

de l'Annexe I: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III: neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.

Buchstabe b der Anlage I innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

g) Vorschriften über Schallsignalanlagen nach Anlage III innerhalb von neun Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Regeln.

Anlage I
Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper

Annex I
Positioning and Technical Details of Lights and Shapes

Annexe I
Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques

1. Definition

The term "height above the hull" means height above the uppermost continuous deck.

2. Vertical positioning and spacing of lights

(a) On a power-driven vessel 20 metres or more in length the masthead lights shall be placed as follows:

(i) the forward masthead light, or if only one masthead light is carried, then that light, at a height above the hull of not less than 6 metres, and, if the breadth of the vessel exceeds 6 metres, then at a height above the hull not less than such breadth, so however that the light need not be placed at a greater height above the hull than 12 metres;

(ii) when two masthead lights are carried the after one shall be at least 4.5 metres vertically higher than the forward one.

(b) The vertical separation of masthead lights of power-driven vessels shall be such that in all normal conditions of trim the after light will be seen over and separate from the forward light at a distance of 1,000 metres from the stem when viewed from sea level.

(c) The masthead light of a power-driven vessel of 12 metres but less than 20 metres in length shall be placed at a height above the gunwale of not less than 2.5 metres.

(d) A power-driven vessel less than 12 metres in length may carry the uppermost light at a height less than 2.5 metres above the gunwale. When however a masthead light is carried in addition to sidelights and a sternlight, then such masthead light shall be car-

1. Définition

L'expression «hauteur au-dessus du plat-bord» désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical

a) À bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit:

i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de 6 mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse 6 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;

ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres ou moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord. Toutefois, lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de

1. Begriffsbestimmung

Der Ausdruck „Höhe über dem Schiffskörper" bezeichnet die Höhe über dem obersten durchlaufenden Deck.

2. Senkrechte Anordnung und senkrechter Abstand der Lichter

a) Auf einem Maschinenfahrzeug von 20 und mehr Meter Länge müssen die Topplichter wie folgt angebracht sein:

i) das vordere oder gegebenenfalls das einzige Topplicht in einer Höhe von mindestens 6 Meter über dem Schiffskörper; ist das Fahrzeug breiter als 6 Meter, in einer der Breite des Fahrzeugs mindestens gleichkommenden Höhe; es braucht jedoch nicht höher als 12 Meter über dem Schiffskörper angebracht zu sein;

ii) wenn zwei Topplichter geführt werden, muß das hintere mindestens 4,5 Meter höher als das vordere sein.

b) Der senkrechte Abstand der Topplichter eines Maschinenfahrzeugs muß so groß sein, daß das hintere Topplicht in allen normalen Trimmlagen in 1000 Meter Abstand vom Vorsteven und von der Wasseroberfläche aus über dem vorderen Topplicht und getrennt von ihm gesehen wird.

c) Das Topplicht eines Maschinenfahrzeugs von mindestens 12 Meter, jedoch weniger als 20 Meter Länge muß in einer Höhe von mindestens 2,5 Meter über dem Schandeckel angebracht sein.

d) Ein Maschinenfahrzeug von weniger als 12 Meter Länge darf das oberste Licht in einer Höhe von weniger als 2,5 Meter über dem Schandeckel führen. Wird jedoch ein Topplicht zusätzlich zu den Seitenlichtern und dem Hecklicht geführt, so muß das

ried at least 1 metre higher than the sidelights.

(e) One of the two or three masthead lights precribed for a power-driven vessel when engaged in towing or pushing another vessel shall be placed in the same position as the forward masthead light of a power-driven vessel.

(f) In all circumstances the masthead light or lights shall be so placed as to be above and clear of all other lights and obstructions.

(g) The sidelights of a power-driven vessel shall be placed at a height above the hull not greater than three quarters of that of the forward masthead light. They shall not be so low as to be interfered with by deck lights.

(h) The sidelights, if in a combined lantern and when carried on a power-driven vessel less than 20 metres in length, shall be placed not less than 1 metre below the masthead light.

(i) When the Rules prescribe two or three lights to be carried in a vertical line, they shall be spaced as follows:

(i) on a vessel 20 metres in length or more such lights shall be spaced not less than 2 metres apart, and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 4 metres above the hull;

(ii) on a vessel less than 20 metres in length such lights shall be spaced not less than 1 metre apart and the lowest of these lights shall, except where a towing light is required, not be less than 2 metres above the gunwale;

(iii) when three lights are carried they shall be equally spaced.

(j) The lower of the two all-round lights prescribed for a fishing vessel when engaged in fishing shall be at a height above the sidelights not less than twice the distance between the two vertical lights.

(k) The forward anchor light, when two are carried, shall not be less than 4.5 metres above the after one. On a vessel more than 50 metres in length this forward anchor light shall not be less than 6 metres above the hull.

poupe, ce feu de tête de mât doit se trouver à 1 mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant d'un navire à propulsion mécanique.

f) En toutes circonstances, le feu ou les feux de tête de mât doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à 1 mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante:

i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de 2 mètres au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 4 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de 1 mètre au moins; le feu inférieur ne doit pas être à une hauteur de moins de 2 mètres au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires de pêche en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant doit se trouver 4,5 mètres au moins plus haut que le feu arrière. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50 mètres, le feu de mouillage avant ne doit pas se trouver à moins de 6 mètres au-dessus du plat-bord.

Topplicht mindestens 1 Meter höher als die Seitenlichter geführt werden.

e) Eines der zwei oder drei für ein Maschinenfahrzeug beim Schleppen oder Schieben eines anderen Fahrzeugs vorgeschriebenen Topplichter muß an derselben Stelle wie das vordere Topplicht eines Maschinenfahrzeugs angebracht sein.

f) Unter allen Umständen müssen das Topplicht oder die Topplichter höher angebracht sein als alle anderen Lichter und Sichthindernisse und klar von ihnen sein.

g) Die Seitenlichter eines Maschinenfahrzeugs müssen in einer Höhe über dem Schiffskörper angebracht sein, die drei Viertel der Höhe des vorderen Topplichts nicht überschreitet. Sie dürfen nicht so niedrig angebracht sein, daß sie durch Deckslichter beeinträchtigt werden.

h) Werden auf einem Maschinenfahrzeug von weniger als 20 Meter Länge die Seitenlichter in einer Zweifarbenlaterne geführt, so muß diese mindestens 1 Meter unter dem Topplicht angebracht sein.

i) Schreiben die Regeln zwei oder drei Lichter senkrecht übereinander vor, so sind folgende Abstände einzuhalten:

i) Auf einem Fahrzeug von 20 und mehr Meter Länge muß der Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens 2 Meter betragen, der Abstand des untersten, mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichts, mindestens 4 Meter vom Schiffskörper;

ii) auf einem Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge muß der Abstand zwischen diesen Lichtern mindestens 1 Meter betragen, der Abstand des untersten, mit Ausnahme eines vorgeschriebenen Schlepplichts, mindestens 2 Meter vom Schandeckel;

iii) werden drei Lichter geführt, so müssen die Abstände gleich sein.

j) Das untere der beiden Rundumlichter, die für ein fischendes Fahrzeug vorgeschrieben sind, muß in einem Abstand über den Seitenlichtern angebracht sein, der mindestens doppelt so groß ist wie sein Abstand vom oberen Licht.

k) Werden zwei Ankerlichter geführt, so muß das vordere mindestens 4,5 Meter höher als das hintere angebracht sein. Auf einem Fahrzeug von 50 und mehr Meter Länge muß das vordere Ankerlicht mindestens 6 Meter über dem Schiffskörper angebracht sein.

3. Horizontal positioning and spacing of lights

(a) When two masthead lights are prescribed for a power-driven vessel, the horizontal distance between them shall not be less than one half of the length of the vessel but shall not need to be more than 100 metres. The forward light shall be placed not more than one quarter of the length of the vessel from the stem.

(b) On a vessel 20 metres or more in length the sidelights shall not be fitted in front of the forward masthead lights. They shall be situated at or near the side of the vessel.

4. Details of location of direction-indicating lights for fishing vessels, dredgers and vessels engaged in underwater operations

(a) The light indicating the direction of the outlying gear from a vessel engaged in fishing as prescribed in Rule 26 (c) (ii) shall be located at a horizontal distance of not less than 2 metres and not more than 6 metres away from the two all-round red and white lights. This light shall be placed not higher than the all-round white light prescribed in Rule 26 (c) (i) and not lower than the side-lights.

(b) The lights and shapes on a vessel engaged in dredging or underwater operations to indicate the obstructed side and/or the side on which it is safe to pass, as prescribed in Rule 27 (d) (i) and (ii), shall be exhibited at the maximum practical horizontal distance, but in no case less than 2 metres, from the lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii). In no case shall the upper of these lights or shapes be at a greater height than the lower of the three lights or shapes prescribed in Rule 27 (b) (i) and (ii).

5. Screens for sidelights

The sidelights shall be fitted with inboard screens painted matt black, and meeting the requirements of Section 9 of this Annex. With a combined lantern, using a single vertical filament and a very narrow division between the green and red sections, external screens need not be fitted.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal

a) Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la règle 26 c) ii), doit être situé à une distance horizontale de 2 mètres au moins et de 6 mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la règle 26 c) i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la règle 27 d) i) et ii) et les feux et les marques prescrits à la règle 27 b) i) et ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins 2 mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la règle 27 b) i) et ii).

5. Écrans des feux de côté

Les feux de côté doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de la section 9 de la présente Annexe. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

3. Waagerechte Anordnung und waagerechter Abstand der Lichter

a) Sind für ein Maschinenfahrzeug zwei Topplichter vorgeschrieben, so muß ihr waagerechter Abstand mindestens der halben Fahrzeuglänge entsprechen; er braucht jedoch nicht mehr als 100 Meter zu betragen. Das vordere Topplicht darf nicht mehr als ein Viertel der Fahrzeuglänge vom Vorsteven entfernt sein.

b) Auf einem Fahrzeug von 20 und mehr Meter Länge dürfen die Seitenlichter nicht vor den vorderen Topplichtern angebracht sein. Sie müssen sich an oder nahe der Außenseite des Fahrzeugs befinden.

4. Einzelheiten der Anordnung richtungweisender Lichter auf Fischereifahrzeugen und Fahrzeugen, die Bagger- und Unterwasserarbeiten ausführen

a) Das Licht, das auf einem fischenden Fahrzeug nach Regel 26 Buchstabe c Ziffer ii die Richtung des ausgelegten Fanggeräts anzeigt, muß in einem waagerechten Abstand von mindestens 2 Meter und höchstens 6 Meter von dem roten und weißen Rundumlicht angebracht sein. Dieses Licht darf nicht höher als das in Regel 26 Buchstabe c Ziffer i vorgeschriebene weiße Rundumlicht und nicht niedriger als die Seitenlichter angebracht sein.

b) Auf einem Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt, müssen die Lichter und Signalkörper, die nach Regel 27 Buchstabe d Ziffern i und ii die behinderte Seite und/oder die Passierseite anzeigen, im größtmöglichen waagerechten Abstand von den Lichtern oder Signalkörpern nach Regel 27 Buchstabe b Ziffern i und ii angebracht sein, jedoch keinesfalls in einem Abstand von weniger als 2 Meter. In keinem Fall darf das obere dieser Lichter oder Signalkörper höher angebracht sein als das untere der drei Lichter oder Signalkörper nach Regel 27 Buchstabe b Ziffern i und ii.

5. Abschirmungen für Seitenlichter

Die Seitenlichter müssen an der Binnenbordseite mit mattschwarz gestrichenen Abschirmungen versehen sein und den Vorschriften des Abschnitts 9 entsprechen. Eine Zweifarbenlaterne mit vertikaler Glühlampenwendel und sehr schmaler Trennung des grünen und des roten Ausstrahlungsbereichs braucht keine Abschirmungen zu haben.

6. Shapes

(a) Shapes shall be black and of the following sizes:

(i) a ball shall have a diameter of not less than 0.6 metre;

(ii) a cone shall have a base diameter of not less than 0.6 metre and a height equal to its diameter;

(iii) a cylinder shall have a diameter of at least 0.6 metre and a height of twice its diameter;

(iv) a diamond shape shall consist of two cones as defined in (ii) above having a common base.

(b) The vertical distance between shapes shall be at least 1.5 metre.

(c) In a vessel less than 20 metres in length shapes of lesser dimensions but commensurate with the size of the vessel, may be used and the distance apart may be correspondingly reduced.

7. Colour specification of lights

The chromaticity of all navigation lights shall conform to the following standards, which lie within the boundaries of the area of the diagram specified for each colour by the International Commission on Illumination (CIE).

The boundaries of the area for each colour are given by indicating the corner co-ordinates, which are as follows:

(i) **White**

x 0.525 0.525 0.452 0.310 0.310 0.443
y 0.382 0.440 0.440 0.348 0.283 0.382

(ii) **Green**

x 0.028 0.009 0.300 0.203
y 0.385 0.723 0.511 0.356

(iii) **Red**

x 0.680 0.660 0.735 0.721
y 0.320 0.320 0.265 0.259

(iv) **Yellow**

x 0.612 0.618 0.575 0.575
y 0.382 0.382 0.425 0.406

8. Intensity of lights

(a) The minimum luminous intensity of lights shall be calculated by using the formula:

$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$

where

I = is luminous intensity in candelas under service conditions,

T = is threshold factor 2×10^{-7} lux,

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes:

i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;

ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;

iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;

iv) un bicône se compose de deux cônes définis à l'alinéa ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) A bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes:

i) **Blanc**

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443
y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

ii) **Vert**

x 0,028 0,009 0,300 0,203
y 0,385 0,723 0,511 0,356

iii) **Rouge**

x 0,680 0,660 0,735 0,721
y 0,320 0,320 0,265 0,259

iv) **Jaune**

x 0,612 0,618 0,575 0,575
y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Intensité des feux

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule:

$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$

où

I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de service

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux

6. Signalkörper

a) Signalkörper müssen schwarz sein und folgende Abmessungen haben:

i) Ein Ball muß einen Durchmesser von mindestens 0,6 Meter haben;

ii) ein Kegel muß eine Grundfläche mit einem Durchmesser von mindestens 0,6 Meter und eine Höhe wie sein Durchmesser haben;

iii) ein Zylinder muß einen Durchmesser von mindestens 0,6 Meter und eine doppelt so große Höhe wie sein Durchmesser haben;

iv) ein Rhombus muß aus zwei Kegeln nach Ziffer ii mit einer gemeinsamen Grundfläche bestehen.

b) Der senkrechte Abstand zwischen Signalkörpern muß mindestens 1,5 Meter betragen.

c) Auf einem Fahrzeug von weniger als 20 Meter Länge dürfen Signalkörper geringerer Abmessungen verwendet werden, die dem Größenverhältnis des Fahrzeugs angemessen sind; die Abstände zwischen ihnen dürfen entsprechend verringert werden.

7. Bestimmung der Lichtfarben

Die Farbart aller Navigationslichter muß den nachfolgenden Normwerten entsprechen, die innerhalb der Grenzen der Bereiche liegen, die für jede Farbe von der Internationalen Beleuchtungskommission (CIE) in der Farbtafel festgelegt worden sind.

Die Grenzen der einzelnen Farbbereiche werden durch die nachstehend aufgeführten Koordinaten der Eckpunkte bestimmt:

i) **Weiß**

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443
y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

ii) **Grün**

x 0,028 0,009 0,300 0,203
y 0,385 0,723 0,511 0,356

iii) **Rot**

x 0,680 0,660 0,735 0,721
y 0,320 0,320 0,265 0,259

iv) **Gelb**

x 0,612 0,618 0,575 0,575
y 0,382 0,382 0,425 0,406

8. Lichtstärke

a) Die Mindestlichtstärke wird durch folgende Gleichung bestimmt:

$I = 3.43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$.

Darin bezeichnet

I = die Lichtstärke in Candela unter Betriebsbedingungen,

T = den Schwellenwert der Beleuchtungsstärke mit 2×10^{-7} lx,

D = is range of visibility (luminous range) of the light in nautical miles,

K = is atmospheric transmissivity.

For prescribed lights the value of K shall be 0.8, corresponding to a meteorological visibility of approximately 13 nautical miles.

(b) A selection of figures derived from the formula is given in the following table:

Range of visibility (luminous range) of light in nautical miles D	Luminous intensity of light in candelas for K = 0.8 I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE:
The maximum luminous intensity of navigation lights should be limited to avoid undue glare.

9. Horizontal Sectors

(a) (i) In the forward direction, sidelights as fitted on the vessel must show the minimum required intensities. The intensities must decrease to reach practical cut-off between 1° and 3° outside the prescribed sectors.

(ii) For sternlights and masthead lights and at 22.5° abaft the beam for sidelights, the minimum required intensities shall be maintained over the arc of the horizon up to 5° within the limits of the sectors prescribed in Rule 21. From 5° within the prescribed sectors the intensity may decrease by 50 % up to the prescribed limits; it shall decrease steadily to reach practical cut-off at not more than 5° outside the prescribed limits.

(b) All-round lights shall be so located as not to be obscured by masts, topmasts or structures within angular sectors of more than 6°, except anchor lights, which need not be placed at an impracticable height above the hull.

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins

K = Coefficient de transmission atmosphérique.

Pour les feux prescrits, K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule:

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles D	Intensité lumineuse du feu exprimé en candelas pour K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTE:
L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants.

9. Secteurs horizontaux de visibilité

a) i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre 1 et 3 degrés en dehors des secteurs prescrits.

ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à 5 degrés à l'intérieur de ces secteurs. A partir de 5 degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites de secteurs prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à 5 degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b) A l'exception des feux de mouillage qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à 6 degrés.

D = die Tragweite in Seemeilen,

K = den Sichtwert.

K ist für die vorgeschriebenen Lichter 0,8, entsprechend einer meteorologischen Sichtweite von ungefähr 13 Seemeilen.

b) Eine Auswahl von Werten, die nach dieser Gleichung berechnet sind, ist in der folgenden Tabelle wiedergegeben:

Tragweite in Seemeilen D	Lichtstärke in Candela K = 0,8 I
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

ANMERKUNG:
Die Höchstlichtstärke der Navigationslichter soll begrenzt sein, um unerwünschte Blendungen zu vermeiden.

9. Waagerechte Lichtverteilung

a) i) Nach recht voraus müssen die auf dem Fahrzeug angebrachten Seitenlichter die vorgeschriebenen Mindestlichtstärken haben. Hier müssen die Lichtstärken in einem Bereich zwischen 1 Grad und 3 Grad außerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels auf nahezu Null abfallen.

ii) Für Heck- und Topplichter und für Seitenlichter 22,5 Grad achterlicher als querab müssen die vorgeschriebenen Mindestlichtstärken über einen Horizontbogen bis zu 5 Grad innerhalb des in Regel 21 vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels erhalten bleiben. Ab 5 Grad innerhalb des vorgeschriebenen Ausstrahlungswinkels darf die Lichtstärke um 50 v. H. bis zu den vorgeschriebenen Grenzen abnehmen; sie muß stetig abnehmen und bei höchstens 5 Grad außerhalb der vorgeschriebenen Grenzen praktisch Null erreichen.

b) Rundumlichter müssen so angebracht sein, daß sie nicht durch Masten, Stengen oder Bauteile innerhalb eines Ausstrahlungswinkels von mehr als 6 Grad verdeckt werden, ausgenommen Ankerlichter, deren Anbringung in entsprechender Höhe über dem Schiffskörper unmöglich ist.

10. Vertical Sectors

(a) The vertical sectors of electric lights, with the exception of lights on sailing vessels shall ensure that:

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5° above to 5° below the horizontal;

(ii) at least 60 % of the required minimum intensity is maintained from 7.5° above to 7.5° below the horizontal.

(b) In the case of sailing vessels the vertical sectors of electric lights shall ensure that:

(i) at least the required minimum intensity is maintained at all angles from 5 degrees above to 5 degrees below the horizontal;

(ii) at least 50 percent of the required minimum intensity is maintained from 25 degrees above to 25 degrees below the horizontal.

(c) In the case of lights other than electric these specifications shall be met as closely as possible.

11. Intensity of non-electric lights

Non-electric lights shall so far as practicable comply with the minimum intensities, as specified in the Table given in Section 8.

12. Manoeuvring light

Notwithstanding the provisions of paragraph 2 (f) the manoeuvring light described in Rule 34 (b) shall be placed in the same fore and aft vertical plane as the masthead light or lights and, where practicable, at a minimum height of 2 metres vertically above the forward masthead light, provided that it shall be carried not less than 2 metres vertically above or below the after masthead light. On a vessel where only one masthead light is carried the manoeuvring light, if fitted shall be carried where it can best be seen, not less than 2 metres vertically apart from the masthead light.

13. Approval

The construction of lanterns and shapes and the installation of lanterns on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate authority of the State where the vessel is registered.

10. Secteurs verticaux de visibilité

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile, doivent être de nature à maintenir:

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans le cas des navires à voile, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques doivent être de nature à maintenir:

i) au moins l'intensité minimale requise de 5 degrés au-dessus du plan horizontal à 5 degrés au-dessous de ce plan;

ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.

c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

11. Intensité des feux non électriques

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de la section 8 de la présente Annexe.

12. Feux de manœuvre

Nonobstant les dispositions de la section 2 f) de la présente Annexe, le feu de manœuvre décrit à la règle 34 b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de 2 mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins 2 mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manœuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

13. Agrément

La construction des fanaux et des marques et l'installation des fanaux à bord doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'État où est immatriculé le navire.

10. Senkrechte Lichtverteilung

a) Für die senkrechten Ausstrahlungswinkel elektrisch betriebener Lichter muß, ausgenommen bei den Lichtern von Segelfahrzeugen, sichergestellt sein, daß

i) die vorgeschriebene Mindestlichtstärke mindestens im Bereich von 5 Grad über bis 5 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleibt;

ii) mindestens 60 v. H. der vorgeschriebenen Mindestlichtstärke im Bereich von 7,5 Grad über bis 7,5 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleiben.

b) Auf Segelfahrzeugen muß für die senkrechten Ausstrahlungswinkel elektrisch betriebener Lichter sichergestellt sein, daß

i) die vorgeschriebene Mindestlichtstärke mindestens im Bereich von 5 Grad über bis 5 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleibt;

ii) mindestens 50 v. H. der vorgeschriebenen Mindestlichtstärke im Bereich von 25 Grad über bis 25 Grad unter der Horizontalebene erhalten bleiben.

c) Für nicht elektrisch betriebene Lichter müssen diese Anforderungen soweit wie möglich erfüllt werden.

11. Lichtstärke nicht elektrisch betriebener Lichter

Nicht elektrisch betriebene Lichter müssen soweit wie möglich die Mindestlichtstärken erreichen, die in der Tabelle in Abschnitt 8 angegeben sind.

12. Manöverlichter

Ungeachtet der Bestimmungen des Abschnitts 2 Buchstabe f muß das in Regel 34 Buchstabe b beschriebene Manöverlicht über derselben Längsachse wie das Topplicht oder die Topplichter angebracht sein, und zwar, wenn möglich, mindestens 2 Meter senkrecht über dem vorderen Topplicht, jedoch mindestens 2 Meter höher oder niedriger als das hintere Topplicht. Auf einem Fahrzeug mit nur einem Topplicht muß das Manöverlicht, falls vorhanden, dort angebracht sein, wo es am besten gesehen werden kann, jedoch mindestens 2 Meter höher oder niedriger als das Topplicht.

13. Genehmigung

Die Konstruktion der Laternen und Signalkörper sowie die Anbringung der Laternen an Bord müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist.

Anlage II
Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge

Annex II
Additional Signals for Fishing Vessels Fishing in Close Proximity

Annexe II
Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres

1. General

The lights mentioned herein shall, if exhibited in pursuance of Rule 26 (d) be placed where they can best be seen. They shall be at least 0.9 metre apart but at a lower level than lights prescribed in Rule 26 (b) (i) and (c) (i). The lights shall be visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile but at a lesser distance than the lights prescribed by these Rules for fishing vessels.

1. Généralités

Les feux mentionnés dans la présente Annexe doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26 d), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26 b) i) et c) i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance d'un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

1. Allgemeines

Die hier aufgeführten Lichter müssen, wenn sie in Übereinstimmung mit Regel 26 Buchstabe d gezeigt werden, dort angebracht sein, wo sie am besten gesehen werden können. Sie müssen mindestens 0,9 Meter voneinander entfernt sein, jedoch niedriger als die Lichter nach Regel 26 Buchstabe b Ziffer i und Buchstabe c Ziffer i. Die Lichter müssen über den ganzen Horizont in einer Entfernung von mindestens 1 Seemeile sichtbar sein, jedoch in einer geringeren Entfernung als die in diesen Regeln für fischende Fahrzeuge vorgeschriebenen Lichter.

2. Signals for Trawlers

(a) Vessels, when engaged in trawling, whether using demersal or pelagic gear may exhibit:

(i) when shooting their nets:
two white lights in a vertical line;

(ii) when hauling their nets:
one white light over one red light in a vertical line;

(iii) when the net has come fast upon an obstruction:
two red lights in a vertical line.

(b) Each vessel engaged in pair trawling may exhibit:

(i) by night, a searchlight directed forward and in the direction of the other vessel of the pair;

(ii) vessels engaged in pair trawling when shooting or hauling their nets or when their nets have come fast upon an obstruction may exhibit the lights prescribed in 2 (a) above.

2. Signaux pour chalutiers

a) Les navires en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé peuvent montrer:

i) lorsqu'ils jettent leurs filets:
deux feux blancs superposés;

ii) lorsqu'ils halent leurs filets:
un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;

iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle:
deux feux rouges superposés.

b) Les navires en train de chaluter à deux peuvent montrer:

i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;

ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par la section 2 a) ci-dessus.

2. Signale für Trawler

a) Fahrzeuge dürfen beim Trawlen, gleichviel ob mit pelagischen Netzen oder mit Grundschleppnetzen, zeigen

i) beim Ausbringen der Netze:
zwei weiße Lichter senkrecht übereinander;

ii) beim Einholen der Netze:
ein weißes Licht senkrecht über einem roten Licht;

iii) wenn das Netz an einem Hindernis hakt:
zwei rote Lichter senkrecht übereinander.

b) Jedes Fahrzeug, das im Gespann trawlt, darf zeigen

i) bei Nacht ein Scheinwerferlicht, das voraus und zum anderen Fahrzeug des Gespanns gerichtet wird;

ii) beim Ausbringen oder Einholen ihrer Netze oder wenn ihre Netze an einem Hindernis haken, die unter Nummer 2 Buchstabe a vorgeschriebenen Lichter.

3. Signals for purse seiners

Vessels engaged in fishing with purse seine gear may exhibit two yellow lights in a vertical line. These lights shall flash alternately every second and with equal light and occultation duration. These lights may be exhibited only when the vessel is hampered by its fishing gear.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses apparaux de pêche.

3. Signale für die Fischerei mit Ringwaden

Fahrzeuge, die mit Ringwaden fischen, dürfen zwei gelbe Lichter senkrecht übereinander zeigen. Diese Lichter müssen abwechselnd jede Sekunde derart blinken, daß das obere an ist, wenn das untere aus ist und umgekehrt. Diese Lichter dürfen nur gezeigt werden, solange das Fahrzeug durch sein Fanggerät behindert ist.

Anlage III
Technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen

Annex III
Technical Details of Sound Signal Appliances

Annexe III
Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore

1. Whistles

(a) **Frequencies and range of audibility**

The fundamental frequency of the signal shall lie within the range 70—700 Hz.

The range of audibility of the signal from a whistle shall be determined by those frequencies, which may include the fundamental and/or one or more higher frequencies, which lie within the range 180—700 Hz (± 1 %) and which provide the sound pressure levels specified in paragraph 1 (c).

(b) **Limits of fundamental frequencies**

To ensure a wide variety of whistle characteristics, the fundamental frequency of a whistle shall be between the following limits:

(i) 70—200 Hz, for a vessel 200 metres or more in length;

(ii) 130—350 Hz, for a vessel 75 metres but less than 200 metres in length;

(iii) 250—700 Hz, for a vessel less than 75 metres in length.

(c) **Sound signal intensity and range of audibility**

A whistle fitted in a vessel shall provide in the direction of maximum intensity of the whistle and at a distance of 1 metre from it, a sound pressure level in at least one 1/3rd-octave band within the range of frequencies 180—700 Hz (± 1 %) of not less than the appropriate figure given in the table below.

Length of vessel in metres	1/3rd-octave band level at 1 metre in dB referred to 2×10^{-5} N/m²	Audibility range in nautical miles
200 or more	143	**2**
75 but less than 200	138	1.5
20 but less than 75	130	1
Less than 20	120	0.5

1. Sifflets

a) **Fréquence et portée sonore**

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à la section 1 c) ci-dessous.

b) **Limites des fréquences fondamentales**

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes:

i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres;

ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;

iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) **Intensité du signal et portée sonore**

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à 700 Hz (± 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m² (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	**1**
moins de 20	120	0,5

1. Pfeifen

a) **Frequenzen und Reichweite**

Die Grundfrequenz des Signals muß im Bereich von 70—700 Hz liegen.

Die Reichweite eines Pfeifensignals muß aus denjenigen Frequenzen bestimmt werden, welche die Grundfrequenz und/oder eine oder mehrere höhere Frequenzen einschließen können, die im Bereich von 180—700 Hz (± 1 v. H.) liegen und die unter Buchstabe c angegebenen Schalldruckpegel erreichen.

b) **Grenzen der Grundfrequenzen**

Um eine große Mannigfaltigkeit von Pfeifenmerkmalen sicherzustellen, muß die Grundfrequenz einer Pfeife zwischen folgenden Grenzen liegen:

i) 70—200 Hz für ein Schiff von 200 und mehr Meter Länge;

ii) 130—350 Hz für ein Schiff von mindestens 75, aber weniger als 200 Meter Länge;

iii) 250—700 Hz für ein Schiff von weniger als 75 Meter Länge.

c) **Intensität und Reichweite des Schallsignals**

Eine Pfeife auf einem Schiff muß in Richtung der maximalen Intensität und in 1 Meter Abstand von der Pfeife in mindestens einem Terzband des Frequenzbereichs von 180—700 Hz (± 1 v. H.) mindestens einen Schalldruckpegel von dem zugehörigen Zahlenwert der folgenden Tabelle erreichen.

Schiffslänge in Meter	Terzbandpegel in 1 Meter Abstand in dB, bezogen auf 2×10^{-5} N/m²	Reichweite in Seemeilen
200 und mehr	143	2
mindestens 75, aber weniger als 200	138	1,5
mindestens 20, aber weniger als 75	1·30	1
weniger als 20	120	0,5

The range of audibility in the table above is for information and is approximately the range at which a whistle may be heard on its forward axis with 90 % probability in conditions of still air on board a vessel having average background noise level at the listening posts (taken to be 68 dB in the octave band centred on 250 Hz and 63 dB in the octave band centred on 500 Hz).

In practice the range at which a whistle may be heard is extremely variable and depends critically on weather conditions; the values given can be regarded as typical but under conditions of strong wind or high ambient noise level at the listening post the range may be much reduced.

(d) **Directional properties**

The sound pressure level of a directional whistle shall be not more than 4 dB below the sound pressure level on the axis at any direction in the horizontal plane within ± 45° of the axis. The sound pressure level at any other direction in the horizontal plane shall be not more than 10 dB below the sound pressure level on the axis, so that the range in any direction will be at least half the range on the forward axis. The sound pressure level shall be measured in that third-octave band which determines the audibility range.

(e) **Positioning of whistles**

When a directional whistle is to be used as the only whistle on a vessel, it shall be installed with its maximum intensity directed straight ahead.

A whistle shall be placed as high as practicable on a vessel, in order to reduce interception of the emitted sound by obstructions and also to minimize hearing damage risk to personnel. The sound pressure level of the vessel's own signal at listening posts shall not exceed 110 dB (A) and so far as practicable should not exceed 100 dB (A).

(f) **Fitting of more than one whistle**

If on a vessel, whistles are fitted at a distance apart of more than 100 metres, it shall be so arranged that they are not sounded simultaneously.

(g) **Combined whistle systems**

If due to the presence of obstructions the sound field of a single whistle or

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques, mais en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) **Caractéristiques directionnelles**

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) **Emplacement des sifflets**

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) **Installation de plusieurs sifflets**

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) **Ensemble de sifflets**

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul

Die Reichweite in der obigen Tabelle dient zur Information und ist annähernd der Bereich, in dem eine Pfeife in ihrer Vorausrichtung mit 90 v. H. Wahrscheinlichkeit bei ruhigem Wetter an Bord eines Schiffes gehört werden kann, auf dem ein mittlerer Störpegel an den Beobachtungsstellen herrscht (als mittlerer Störpegel werden 68 dB in dem Oktavband mit 250 Hz als Mittenfrequenz und 63 dB in dem Oktavband mit 500 Hz als Mittenfrequenz angenommen).

In der Praxis ist der Bereich, in dem eine Pfeife gehört werden kann, außerordentlich veränderlich und hängt entscheidend von den Witterungsbedingungen ab; die angegebenen Werte können als typisch angesehen werden, doch kann der Bereich durch starken Wind oder einen hohen Störpegel an der Beobachtungsstelle erheblich vermindert werden.

d) **Richteigenschaften**

Der Schalldruckpegel einer gerichtet aussendenden Pfeife darf in jeder Richtung der Horizontalebene innerhalb von ± 45 Grad zur Achse nicht mehr als 4 dB unter dem Schalldruckpegel in Achsrichtung liegen. Der Schalldruckpegel in jeder anderen Richtung der Horizontalebene darf nicht mehr als 10 dB unter dem Schalldruckpegel in Achsrichtung liegen, so daß die Reichweite in jeder Richtung mindestens gleich der halben Reichweite in Achsrichtung ist. Der Schalldruckpegel muß in demjenigen Terzband gemessen werden, das die Reichweite bestimmt.

e) **Anordnung der Pfeifen**

Wenn eine gerichtet aussendende Pfeife als einzige Pfeife auf einem Schiff verwendet wird, muß sie so angebracht werden, daß ihre höchste Intensität voraus gerichtet ist.

Eine Pfeife muß so hoch wie möglich auf dem Schiff angebracht werden, um die Beeinträchtigung des ausgesandten Schalls durch Hindernisse zu verhindern und die Gefahr von Hörschäden für das Personal auf ein Mindestmaß zu beschränken. Der Schalldruckpegel des eigenen Signals des Schiffes darf an den Beobachtungsstellen 110 dB (A) nicht überschreiten und soll nach Möglichkeit 100 dB (A) nicht überschreiten.

f) **Ausrüstung mit mehr als einer Pfeife**

Sind auf einem Schiff Pfeifen in einem Abstand von mehr als 100 Meter angebracht, so ist sicherzustellen, daß sie nicht gleichzeitig tönen können.

g) **Kombinierte Pfeifensysteme**

Wenn infolge von Hindernissen das Schallfeld einer einzigen Pfeife oder

of one of the whistles referred to in (f) above is likely to have a zone of greatly reduced signal level, it is recommended that a combined whistle system be fitted so as to overcome this reduction. For the purposes of the Rules a combined whistle system is to be regarded as a single whistle. The whistles of a combined system shall be located at a distance apart of not more than 100 metres and arranged to be sounded simultaneously. The frequency of any one whistle shall differ from those of the others by at least 10 Hz.

2. Bell or gong

(a) Intensity of signal

A bell or gong, or other device having similar sound characteristics shall produce a sound pressure level of not less than 110 dB at 1 metre.

(b) Construction

Bells and gongs shall be made of corrosion-resistant material and designed to give a clear tone. The diameter of the mouth of the bell shall be not less than 300 mm for vessels of more than 20 metres in length, and shall be not less than 200 mm for vessels of 12 to 20 metres in length. Where practicable, a power-driven bell striker is recommended to ensure constant force but manual operation shall be possible. The mass of the striker shall be not less than 3% of the mass of the bell.

3. Approval

The construction of sound signal appliances, their performance and their installation on board the vessel shall be to the satisfaction of the appropriate Authority of the State where the vessel is registered.

sifflet ou de l'un des sifflets mentionnés au paragraphe f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installés de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz

2. Cloche ou gong

a) Intensité du signal

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à un mètre.

b) Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur comprise entre 12 mètres et 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 pour cent de celle de la cloche.

3. Agrément

La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'État où est immatriculé le navire.

einer der unter Buchstabe f erwähnten Pfeifen wahrscheinlich eine Zone stark verminderten Signalpegels aufweist, wird ein kombiniertes Pfeifensystem empfohlen, um dieser Verminderung zu begegnen. Im Sinne der Regeln ist ein kombiniertes Pfeifensystem als eine einzige Pfeife anzusehen. Die Pfeifen eines kombinierten Systems sind in einem Abstand von höchstens 100 Meter anzubringen und müssen gleichzeitig zum Tönen gebracht werden können. Die Frequenz jeder einzelnen Pfeife muß sich von den anderen um mindestens 10 Hz unterscheiden.

2. Glocke oder Gong

a) Intensität des Signals

Eine Glocke, ein Gong oder eine andere Vorrichtung mit ähnlichen Schalleigenschaften muß in 1 Meter Abstand einen Schalldruckpegel von mindestens 110 dB erzeugen.

b) Konstruktion

Glocken und Gongs müssen aus korrosionsfestem Material hergestellt werden und einen klaren Ton abgeben. Der Durchmesser des Glockenmundes muß für Schiffe von mehr als 20 Meter Länge mindestens 30 Zentimeter und für Schiffe von 12 bis 20 Meter Länge mindestens 20 Zentimeter betragen. Wo es möglich ist, wird ein mechanisch angetriebener Glockenklöppel empfohlen, um eine konstante Kraft sicherzustellen, doch muß auch Handbetrieb möglich sein. Die Klöppelmasse darf nicht weniger als 3 v. H. der Glockenmasse betragen.

3. Genehmigung

Die Konstruktion von Schallsignalanlagen, ihre Ausführung und die Anbringung an Bord müssen den Anforderungen der zuständigen Behörde des Staates entsprechen, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist.

Anlage IV
Notzeichen

Annex IV
Distress Signals

Annexe IV
Signaux de détresse

1. The following signals, used or exhibited either together or separately, indicate distress and need of assistance:
   (a) a gun or other explosive signal fired at intervals of about a minute;
   (b) a continuous sounding with any fog-signalling apparatus;
   (c) rockets or shells, throwing red stars fired one at a time at short intervals;
   (d) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group ...———... (SOS) in the Morse Code;
   (e) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";
   (f) the International Code Signal of distress indicated by N.C.;
   (g) a signal consisting of a square flag having above or below it a ball or anything resembling a ball;
   (h) flames on the vessel (as from a burning tar barrel, oil barrel, etc.);
   (i) a rocket parachute flare or a hand flare showing a red light;
   (j) a smoke signal giving off orange-coloured smoke;
   (k) slowly and repeatedly raising and lowering arms outstretched to each side;
   (l) the radiotelegraph alarm signal;
   (m) the radiotelephone alarm signal;
   (n) signals transmitted by emergency position-indicating radio beacons.

2. The use or exhibition of any of the foregoing signals, except for the purpose of indicating distress and need of assistance and the use of other signals which may be confused with any of the above signals is prohibited.

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours:
   a) coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
   b) son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
   c) fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
   d) signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ...———... (S.O.S.) du code Morse;
   e) signal radiotéléphonique consistant dans le mot «Mayday»;
   f) signal de détresse N.C. du Code international de signaux;
   g) signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;
   h) flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
   i) fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
   j) signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
   k) mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
   l) signal d'alarme radiotélégraphique;
   m) signal d'alarme radiotéléphonique;
   n) signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

1. Die folgenden Signale, die zusammen oder einzeln verwendet oder gezeigt werden, bedeuten Not und die Notwendigkeit der Hilfe:
   a) Kanonenschüsse oder andere Knallsignale in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute;
   b) anhaltendes Ertönen eines Nebelsignalgeräts;
   c) Raketen oder Leuchtkugeln mit roten Sternen einzeln in kurzen Zwischenräumen;
   d) das durch Telegraphiefunk oder eine andere Signalart gegebene Morsesignal ...———... (SOS);
   e) das Sprechfunksignal aus dem gesprochenen Wort „Mayday";
   f) das Notzeichen NC des Internationalen Signalbuchs;
   g) ein Signal aus einer viereckigen Flagge, darüber oder darunter ein Ball oder etwas, das einem Ball ähnlich sieht;
   h) Flammensignale auf dem Fahrzeug, z. B. brennende Teertonnen, Öltonnen oder dergleichen;
   i) eine rote Fallschirm-Leuchtrakete oder eine rote Handfackel;
   j) ein Rauchsignal mit orangefarbenem Rauch;
   k) langsames und wiederholtes Heben und Senken der nach beiden Seiten ausgestreckten Arme;
   l) das Telegraphiefunk-Alarmzeichen;
   m) das Sprechfunk-Alarmzeichen;
   n) von einer Seenotfunkboje ausgestrahlte Funksignale.

2. Die obengenannten Signale dürfen nur verwendet oder gezeigt werden, wenn Not und die Notwendigkeit der Hilfe vorliegen; die Verwendung von Signalen, die mit diesen Signalen verwechselt werden können, ist verboten.

3. Attention is drawn to the relevant sections of the International Code of Signals, the Merchant Ship Search and Rescue Manual and the following signals:

   (a) a piece of orange-coloured canvas with either a black square and circle or other appropriate symbol (for identification from the air);

   (b) a dye marker.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents du Code international de signaux, au Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce et aux signaux suivants:

   a) morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire soit avec un autre symbole approprié (pour repérage aérien);

   b) colorant.

3. Auf die betreffenden Abschnitte des Internationalen Signalbuchs, des Handbuchs für Suche und Rettung und auf folgende Signale wird hingewiesen:

   a) ein Stück orangefarbenes Segeltuch mit einem schwarzen Quadrat oder Kreis oder mit einem anderen entsprechenden Zeichen (zur Erkennung aus der Luft);

   b) ein Seewasserfärber.

Denkschrift zum Übereinkommen

I. Allgemeines

Das Übereinkommen von 1972 über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See wurde unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland und weiterer 46 Staaten von einer Internationalen Konferenz in London am 20. Oktober 1972 beschlossen. Das von der Bundesrepublik Deutschland am gleichen Tag unterzeichnete Übereinkommen wird nach seinem Artikel IV 12 Monate nach dem Tag in Kraft treten, an dem mindestens 15 Staaten, die nach Anzahl oder Raumgehalt mindestens 65 v. H. der Welthandelstonnage besitzen, Vertragsparteien geworden sind. Bis Mitte 1975 hatten insgesamt 18 Staaten mit einem Tonnageanteil von ca. 60 v. H. ratifiziert. Danach kann damit gerechnet werden, daß das Übereinkommen im Herbst 1976 völkerrechtlich in Kraft treten wird.

Die dem Übereinkommen beigefügten Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (im folgenden als „Regeln" bezeichnet) regeln im wesentlichen das Verhalten von allen Fahrzeugen auf Hoher See und auf den mit dieser zusammenhängenden, von Seeschiffen befahrbaren Gewässern.

Vorläufer dieser Regeln sind die gegenwärtig noch geltenden Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See von 1960, die als Anlage B Bestandteil des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages von 1960 sind und für die Bundesrepublik Deutschland am 1. September 1965 in Kraft traten (siehe Gesetz vom 6. Mai 1965 zum Schiffssicherheitsvertrag von 1960 — Bundesgesetzbl. 1965 II S. 465, 742; Bekanntmachung vom 6. Oktober 1965 — Bundesgesetzbl. 1965 II S. 1532). Die Überarbeitung der Internationalen Regeln von 1960 war auf Grund der stürmischen Entwicklung in der Seeschiffahrt erforderlich geworden. Die verstärkten Welthandelsbeziehungen führten zu einem stetigen Anstieg der Welthandelstonnage, die sich in den letzten Jahren nahezu verdoppelte. Verkehrskonzentrationen in zahlreichen Seegebieten waren die Folge. Aber auch die Größe der Schiffe und deren Geschwindigkeit wuchsen aus wirtschaftlichen Gründen ständig und erhöhten die Kollisionsgefahren auf See erheblich. Hierdurch wurde es notwendig, die Regeln von 1960 auf Grundlage neuer Erkenntnisse zeitgemäß zu gestalten.

Wenn auch die Regeln von 1960 sich grundsätzlich bewährt haben und im wesentlichen beibehalten wurden, so enthalten die Regeln von 1972 doch bedeutende Neuerungen. Sie wurden aus dem Internationalen Schiffssicherheitsvertrag von 1960 herausgelöst, neu gegliedert und dem vorliegenden selbständigen Übereinkommen beigefügt. Die Ausweich- und Fahrregeln wurden unter Teil B zusammengefaßt und dem Teil C — Lichter und Signalkörper — vorangestellt. Neben einer flexibleren Regelung für den Kurshalter bei einer Kollisionsgefahr wurden die Ausweich- und Fahrregeln ergänzt durch Vorschriften über das Verhalten von Fahrzeugen in Verkehrstrennungsgebieten sowie hinsichtlich der Ausweichpflicht von tiefgehenden Schiffen. Die den Regeln von 1960 als Anlage beigefügten und in der Praxis bewährten Empfehlungen für den Gebrauch von Radarinformationen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See wurden in die neuen Ausweich- und Fahrregeln eingearbeitet und damit verbindliche Vorschriften. In diesem Teil der Regeln wurde ferner festgelegt, daß jedes Fahrzeug jederzeit mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren muß, so daß es geeignete und wirksame Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Die Regeln über die Lichter und Signalkörper wurden den Anforderungen der Praxis angepaßt. Neu aufgenommen wurde ein Schlepplicht zur besseren Erkennbarkeit eines Schleppzuges von achtern, eine Dreifarbenlaterne für Segelfahrzeuge unter 12 m Länge, ein Funkellicht für Luftkissenfahrzeuge und ein besonderes Signal für tiefgangbehinderte Fahrzeuge. Erstmals enthalten die Regeln über die Lichterführung auch international vereinheitlichte Baggersignale. Vorschriften über Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper, Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge, technische Einzelheiten der Schallsignalanlagen und Notzeichen sind den Regeln als Anlagen I, II, III und IV beigefügt worden. Die bisher verwendeten britischen Maße wurden durch metrische Maße ersetzt und alle Angaben abgerundet.

II. Wesentlicher Inhalt des Artikelteils

Zu Artikel I

Artikel I verpflichtet die Vertragsparteien, den Regeln und sonstigen Anlagen des Übereinkommens, welche die „Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See" bilden, Wirksamkeit zu verleihen.

Zu den Artikeln II bis IV

Diese Bestimmungen enthalten die üblichen Regelungen über die Unterzeichnung und Ratifikation des Übereinkommens (Artikel II), über seine Erstreckung auf Gebiete, deren internationale Beziehungen ein Vertragsstaat wahrnimmt (Artikel III), und über das Inkrafttreten des Übereinkommens (Artikel IV).

Zu den Artikeln V und VI

Nach diesen Bestimmungen muß eine Konferenz der Vertragsparteien zur Revision dieses Übereinkommens oder der Regeln oder beider einberufen werden, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsparteien dies beantragt (Artikel V Abs. 2). Die Regeln können auf Antrag einer Vertragspartei auch ohne Einberufung einer Konferenz nach Behandlung in der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (IMCO) geändert oder ergänzt werden (Artikel VI). Das Verfahren wird dadurch effektiver gestaltet, daß eine Änderung auch für die Staaten wirksam wird, die weder ausdrücklich zugestimmt noch Einspruch erhoben haben.

Zu den Artikeln VII bis IX

Diese Bestimmungen enthalten Regelungen über die Kündigung (Artikel VII), über die Hinterlegung und Registrierung (Artikel VIII) sowie über die Verbindlichkeit der Urschriften dieses Übereinkommens in englischer und französischer Sprache (Artikel IX).

III. Wesentlicher Inhalt der Regeln

Zu Regel 1

Diese Vorschrift umreißt den sachlichen und räumlichen Geltungsbereich der Regeln und gestattet den Regierungen, Sondervorschriften für Häfen und Zufahrten sowie über zusätzliche Positions- oder Signallichter oder Schallsignale (z. B. für Kriegsschiffe) zu erlassen und Ausnahmen für Fahrzeuge besonderer Bauart oder Verwendung hinsichtlich der Positionslaternen, Signalkörper und Schallsignalanlagen zuzulassen.

Zu Regel 2

Diese Bestimmung stellt die Verantwortlichkeit des Schiffsführers für die Einhaltung dieser Regeln in den Vordergrund. In Fällen, in denen diese Regeln kein besonderes Verhalten vorschreiben, wird der Schiffsführer verpflichtet, auch sonstige Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, die allgemeine seemännische Praxis oder besondere Umstände des Falles erfordern (Buchstabe a). Auf der anderen Seite kann der Schiffsführer zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr von diesen Regeln abweichen (Buchstabe b).

Zu Regel 3

Diese Vorschrift enthält allgemeine Begriffsbestimmungen, die auf alle Regeln Anwendung finden. Der Ausdruck „Fahrzeug" wurde ergänzt und umfaßt nunmehr alle Wasserfahrzeuge einschließlich nicht wasserverdrängender Fahrzeuge (wie Luftkissenfahrzeuge) und Wasserflugzeuge (Buchstabe a). In die Gruppe der „manövrierbehinderten Fahrzeuge" wurden neu aufgenommen ein Fahrzeug, das eine Rohrleitung auslegt, versorgt oder aufnimmt, außerdem ein Fahrzeug, das mit der Übergabe von Personen, Ausrüstung oder Ladung beschäftigt ist, und ferner ein Fahrzeug während eines Schleppvorgangs, bei dem das schleppende Fahrzeug und sein Anhang erheblich behindert sind, vom Kurs abzuweichen (Buchstabe g). Ergänzt wurde diese Regel weiter durch den Ausdruck „tiefgangbehindertes Fahrzeug" (Buchstabe h).

Zu den Regeln 4 bis 19

Diese Vorschriften (Ausweich- und Fahrregeln) regeln das Verhalten von Fahrzeugen bei allen Sichtverhältnissen (Regeln 4 bis 10), von Fahrzeugen, die einander in Sicht haben (Regeln 11 bis 18) und das Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht (Regel 19).

Regel 5 (Ausguck) wurde neu eingefügt und enthält die klare Anweisung an die Schiffsführung, jederzeit durch Sehen und Hören gehörigen Ausguck zu halten, der einen vollständigen Überblick über die Lage und über die Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes gibt.

Nach Regel 6 (Sichere Geschwindigkeit) muß jedes Fahrzeug jederzeit mit einer „sicheren Geschwindigkeit" fahren, so daß es geeignete Maßnahmen treffen kann, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Bei der Einschätzung der „sicheren Geschwindigkeit" müssen bestimmte Umstände berücksichtigt werden, die unter den Buchstaben a und b dieser Regel aufgeführt sind.

Regel 7 (Möglichkeit der Gefahr eines Zusammenstoßes) und Regel 8 (Manöver zur Vermeidung von Zusammenstößen) entsprechen ihrem Inhalt nach im wesentlichen den Regeln von 1960. Eingearbeitet wurden die Empfehlungen für den Gebrauch von Radarinformationen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

Regel 9 (Enge Fahrwasser) bedeutet eine Erweiterung der Regeln 25 und 26 von 1960. Neu aufgenommen wurde die Bestimmung, daß ein Fahrzeug ein enges Fahrwasser oder eine Fahrrinne nicht queren darf, wenn dadurch die Durchfahrt eines Fahrzeugs behindert wird, das nur innerhalb eines solchen Fahrwassers oder einer solchen Fahrrinne sicher fahren kann. Außerdem sind erstmals in dieser Regel besondere Bestimmungen für Überholmanöver in einem engen Fahrwasser enthalten. Das Ankern in einem engen Fahrwasser ist zu vermeiden.

Regel 10 (Verkehrstrennungsgebiete) wurde neu aufgenommen und regelt das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten. Sie enthält im wesentlichen Regelungen aus der IMCO-Entschließung A.284 (VII) vom 20. November 1973. Bereits mit der Empfehlung A.228 (VII) vom 12. Oktober 1971 hatte die IMCO ihre Mitgliedsländer aufgefordert, die Befolgung der Regelungen für Verkehrstrennungsgebiete durch innerstaatliche Gesetzgebung verbindlich vorzuschreiben. Dem war die Bundesrepublik Deutschland mit der Verordnung über das Verhalten von Fahrzeugen im Bereich von Verkehrstrennungsgebieten auf der Hohen See vom 17. Juli 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 975) gefolgt.

Regel 12 (Segelfahrzeuge) enthält die Ausweichvorschriften für Segelfahrzeuge untereinander und Regel 13 (Überholen) Bestimmungen für das Überholen. Regel 14 (Entgegengesetzte Kurse) bestimmt das Verhalten von Maschinenfahrzeugen auf entgegengesetzten oder fast entgegengesetzten Kursen, Regel 15 (Kreuzende Kurse) das Verhalten von Maschinenfahrzeugen, deren Kurse einander so kreuzen, daß die Gefahr des Zusammenstoßes besteht. Regel 16 (Maßnahmen des Ausweichpflichtigen) schreibt die Maßnahmen für das ausweichpflichtige Fahrzeug und Regel 17 (Maßnahmen des Kurshalters) für den Kurshalter vor. Diese Regeln haben sich seit Jahrzehnten in der Schiffahrt bewährt und stimmen inhaltlich im wesentlichen mit den Regeln 17, 18, 19, 20, 21 und 22 von 1960 überein. Eine wesentliche Ergänzung hat lediglich Regel 17 insoweit erfahren, als der Kurshalter zur Abwendung eines Zusammenstoßes schon dann ein Manöver einleiten

darf, wenn der Ausweichpflichtige nicht angemessen nach diesen Regeln handelt (Buchstabe a Ziffer ii). Die Vorschrift über die Durchführung eines Manövers des letzten Augenblicks wurde im Wortlaut unverändert übernommen (Buchstabe b).

Regel 18 (Verantwortlichkeit der Fahrzeuge untereinander) legt die Ausweichpflicht der Fahrzeuge untereinander fest. Diese Bestimmung beruht im wesentlichen auf den Regeln 4, 20 und 26 von 1960. Neu aufgenommen wurde die Bestimmung, daß grundsätzlich die sichere Durchfahrt eines tiefgangbehinderten Fahrzeugs nicht behindert werden darf (Buchstabe d).

Regel 19 (Verhalten von Fahrzeugen bei verminderter Sicht) entspricht ihrem Inhalt nach im wesentlichen der Regel 16 von 1960.

Zu den Regeln 20 bis 31

Diese Regeln enthalten die Vorschriften über das Führen von Lichtern und Signalkörpern. Auf Grund der höheren Annäherungsgeschwindigkeiten der Fahrzeuge wurden die Tragweiten der Positionslichter erhöht (Regel 22). Neu aufgenommen wurden ein gelbes Funkellicht für Luftkissenfahrzeuge (Regel 23 Buchstabe b), eine Dreifarbenlaterne für Segelfahrzeuge von weniger als 12 m Länge (Regel 25 Buchstabe b), zur besseren Identifizierung eines Schleppzuges von achtern ein gelbes Schlepplicht senkrecht über dem Hecklicht des schleppenden Fahrzeuges (Regel 24 Buchstabe a Ziffer iv), ein weißes Topplicht für Trawler (Regel 26 Buchstabe b Ziffer ii), drei rote Rundumlichter senkrecht übereinander für tiefgangbehinderte Fahrzeuge (Regel 28) und bestimmte Tag- und Nachtsignale für ein manövrierbehindertes Fahrzeug, das baggert oder Unterwasserarbeiten ausführt (Regel 27 Buchstabe d).

Zu den Regeln 32 bis 37

Diese Bestimmungen enthalten Schall- und Lichtsignale, die zur Verständigung der Fahrzeuge untereinander dienen. Die Notsignale (Regel 37) sind in der Anlage IV zu diesen Regeln enthalten.

Zu Regel 38

Die strenge Anwendung der neuen Vorschriften würde für vorhandene Schiffe teilweise konstruktive Veränderungen und die Umrüstung auf neue Positionslichter und Schallsignalanlagen nach sich ziehen. Deshalb gibt diese Vorschrift die Möglichkeit, in besonderen Fällen, überwiegend zeitlich begrenzt, Ausnahmen zuzulassen.

Zu Anlage I

Diese Anlage enthält Bestimmungen über Anordnung und technische Einzelheiten der Lichter und Signalkörper. Diese entsprechen einerseits Regelungen aus der IMCO-Entschließung A.177 (VI) vom 28. Oktober 1969 und andererseits Vorschriften über die Anordnung von Positionslaternen, wie sie in den Regeln von 1960 enthalten sind.

Zu Anlage II

In dieser Anlage sind Zusatzsignale für nahe beieinander fischende Fahrzeuge enthalten. Sie stehen in Übereinstimmung mit den in dem Übereinkommen vom 1. Juni 1967 über das Verhalten beim Fischfang im Nordatlantik festgelegten Signalen und dienen im wesentlichen dem Kollisionsschutz der Fischereifahrzeuge untereinander.

Zu Anlage III

In dieser Anlage sind die technischen Einzelheiten der Schallsignalanlagen, insbesondere die einheitlichen Reichweiten der Signale, näher bestimmt worden. Zur besseren Unterscheidung von großen und kleinen Fahrzeugen wurden für bestimmte Schiffslängen unterschiedliche Grundfrequenzen festgelegt.

Zu Anlage IV

In dieser Anlage sind die Signale aufgeführt, die von Fahrzeugen benutzt oder gezeigt werden dürfen, wenn sie in Not sind und Hilfe benötigen. Diese Notsignale stimmen mit den Signalen überein, die in der Regel 31 von 1960 enthalten sind.

Bn 612037 2. 76